EUROPA Y LA EXPANSION DEL MUNDO 1415-1715

JOHN H. PARRY

Una de las épocas más interesantes y sugestivas de la historia de la humanidad, y la más importante en la historia del continente americano, es la que constituyen los tres siglos en que se realizaron los grandes descubrimientos geográficos y la expansión ultramarina de Europa. En ella tienen lugar el tránsito de la Edad Media al Renacimiento, la formación de las nacionalidades modernas y el desarrollo de los factores económicos que habrían de determinar las nuevas formas sociales y, además, se integra por primera vez como unidad preñada de contradicciones históricas, aún no resueltas, el mundo que conocemos hoy, al mismo tiempo interdependiente y pugnaz.

¿Qué motivos indujeron a las naciones europeas a emprender desde el siglo XV esa expansión? ¿Cuáles fueron las circunstancias y los recursos sociales y técnicos que le depararon tan sorprendente éxito? ¿Por qué Europa, en su contacto tanto con razas primitivas como con pueblos más ricos, poblados y poderosos que ella misma, pudo imponer su influencia social, religiosa, mercantil y técnica en todo el mundo?

A estas preguntas responde con lucidez sorprendente y con sobriedad ejemplar el autor de este pequeño gran libro.

epublibre

John H. Parry

Europa y la expansión del mundo

(1415-1715)

ePub r1.0
IbnKhaldun 19.10.15

EDICIÓN DIGITAL

Título original: *Europe and Wider World, 1415-1715*
John H. Parry, 1949
Traducción: María Teresa Fernández
Editor digital: IbnKhaldun
ePub base r1.2
Edición digital: epublibre, 2015
Conversión a pdf: FS, 2018

Introducción

Los límites de la cristiandad en 1415

Uno de los rasgos más notables de la historia de los últimos doscientos años ha sido la influencia dominante de los europeos fuera de Europa. La «expansión de Europa» no fue, por supuesto, deliberadamente planeada, ni tampoco voluntariamente aceptada por los no europeos, pero en los siglos XVIII y XIX resultaba irresistible; a tal grado, que las naciones occidentales consagraron gran parte de su energía a disputarse los despojos. Las bases del dominio europeo fueron preparadas en el siglo XV y firmemente asentadas en los siglos XVI y XVII. Navegantes europeos exploraron casi todo el mundo en esos siglos. Descubrieron y sometieron a muy diversas razas primitivas. Hallaron también muchos pueblos para quienes ellos mismos eran bárbaros; pueblos más ricos, más poblados y, según todas las apariencias, más poderosos que los invasores occidentales. Ninguno de estos pueblos se libró de la influencia europea, bien social, religiosa, mercantil o técnica. Muchos de ellos cayeron bajo el dominio europeo; y al mismo tiempo muchas de las regiones mundiales despobladas fueron ocupadas por pueblos de procedencia europea. ¿Cuáles fueron los motivos que indujeron a las naciones europeas, desde el siglo XV en adelante, a emprender una carrera de expansión ultramarina? ¿Cuáles fueron los recursos sociales y técnicos que dieron a esta expansión tan sorprendente éxito?

En muchos sentidos, el siglo XV no fue para la Europa occidental un periodo de expansión, sino de contracción. El Imperio chino era entonces, con gran ventaja, el Estado más poderoso y civilizado del mundo. Había sido gobernado, en los tiempos de la Edad Media europea, por una dinastía

tártara cuyos dominios habían incluido no sólo la China propiamente dicha, sino Mongolia, Turquestán y parte de Rusia. En cierto momento, esta dinastía tártara había mostrado tolerancia y aun amistad hacia el orbe cristiano. Algunos europeos habían visitado su corte y misioneros franciscanos habían predicado dentro de sus dominios; sin embargo, el momento de la coyuntura cristiana había pasado en la mitad del siglo XIV, cuando el régimen de los Khanes tártaros había sido derribado por una dinastía nativa, la de los Ming. Otras dos grandes religiones, el budismo y el islamismo, se repartieron al Asia Menor con exclusión del cristianismo, y la comunicación entre el Lejano Oriente y el Lejano Occidente cesó. El sur de China, los reinos de Indochina y las islas de la India oriental, de origen hindú, cayeron rápidamente, en el siglo XV, bajo la influencia del Islam. En la India, poderosos y civilizados estados hindúes fueron crecientemente amenazados por la presión musulmana. Más próximas a Europa, las comunidades musulmanas del Cercano Oriente habían caído progresivamente bajo la dirección militar de los turcos otomanos, fanáticos guerreros seminómadas que estaban a punto de engullir los restos del Imperio bizantino y de dominar todo el Mediterráneo oriental. Tornaron Constantinopla en 1453; a principios del siglo siguiente conquistarían el Egipto y Siria, y, después de invadir los Balcanes, presionaron a lo largo del Danubio hacia el corazón de Europa central. El Islam, y no la cristiandad europea, fue la colectividad más evidentemente expansiva del siglo XV.

Las rivalidades militares y religiosas entre la cristiandad y el Islam habían sido un rasgo constante de política europea durante la Edad Media. Desde el siglo VIII, los árabes y bereberes dominaron no sólo todo el norte de África, sino

también mucho territorio europeo, en España, Portugal y Sicilia. Este prolongado contacto con el mundo árabe formó parte de la educación de una Europa inculta y primitiva. El arte y la industria europeos deben mucho a los árabes. La ciencia y la erudición griegas —en lo que de ellas se conocía— encontraron camino hacia la Europa medieval, principalmente a través de traducciones árabes. Aun los elaborados códigos caballerescos de los últimos tiempos medievales fueron en alguna medida tomados de las costumbres y literatura árabes. Sin embargo, a pesar de esto, no hubo fusión alguna de las dos civilizaciones. En los lugares en que vivieron juntos cristianos y musulmanes, una tolerancia desdeñosa podía ser ofrecida por una raza a cambio del pago de tributo por la otra; pero en general, el límite entre cristianos y musulmanes estaba claramente trazado, y su relación normal era la guerra. Esta relación bélica llegó a ser tan normal y habitual que en ocasiones parecía perder algo del odio guerrero y adquirir las convenciones del torneo; pero siempre se presentaba algún hecho, algún cambio en la balanza de las fuerzas, para renovar el encono. Por un lado, el ardor religioso musulmán se veía avivado de vez en cuando por olas de refuerzo del Asia central. Estas olas —de las cuales los turcos otomanos formaron la última y más peligrosa— mantuvieron las fronteras de la cristiandad en temor intermitente. Por otro lado, las aristocracias de la Europa occidental, apremiadas por la Iglesia, trataron repetidamente mediante las cruzadas de defender sus territorios y de reconquistar el terreno perdido.

La Guerra Santa contra el Islam tuvo buen éxito al reconquistar, al cabo del algún tiempo, todos los territorios del sur de Europa que antiguamente habían sido cristianos y de habla latina. Fuera de Europa, las cruzadas hicieron poca

mella en el cuerpo del Islam. La mezcla de motivos en los cruzados —ardor religioso, deseo de aventuras, esperanzas de comercio o de botín, afán de obtener reputación— contribuyeron a la desunión. Las naciones europeas nunca entraron en las cruzadas como estados organizados. Aun los ejércitos mandados por reyes o por el emperador en persona estaban ligados sólo por lazos feudales y personales. Ningún reino de la Europa occidental tenía entonces una organización capaz de administrar posesiones lejanas; sólo las órdenes militares tenían la organización, mas sus recursos eran inadecuados. Las conquistas de los cruzados —como, por ejemplo, los estados latinos establecidos después de la primera cruzada— se desintegraron por sí mismos, sin que fuera necesario el empuje del contraataque musulmán.

Además, la antipatía entre los cristianos latinos y griegos debilitó el movimiento de las cruzadas y lo apartó de su objeto principal: la conquista de los Santos Lugares. La cuarta cruzada, sin perjudicar seriamente a los infieles, asestó un tremendo golpe al muy deteriorado Imperio bizantino. Sus principales beneficiarios fueron los venecianos, establecidos firmemente como acarreadores de las mercancías orientales desde los puertos de Levante a los insaciables mercados de Europa occidental. Debilitado así su principal bastión, el movimiento de las cruzadas tuvo que ponerse a la defensiva —una infructuosa defensiva— frente al avance de los turcos otomanos en el siglo XIV. No fueron los esfuerzos de los cruzados, sino los triunfos militares, más al Este, de un conquistador rival —Timur—, los que detuvieron las conquistas del sultán turco Bayezid y dieron a Europa un corto respiro a fines del siglo XIV y principios del XV. La caída de Constantinopla y la conquista de los Balcanes por algún conquistador asiático sólo era, evidentemente, una cuestión de tiempo. Las naciones de la

Europa occidental que participaron en las cruzadas no tenían ni fuerza, ni voluntad, ni unidad para evitarlo.

A pesar de los fracasos y las derrotas y del último colapso del movimiento de las cruzadas en el Cercano Oriente, la idea de la cruzada persistió en todos los países de Europa que estaban en contacto con pueblos musulmanes. En aquellos países la cruzada latía en la sangre de la mayor parte de los hombres de noble cuna y de impulsos aventureros. En ninguna parte fue esto más cierto que en Portugal, país pequeño y pobre que debió su existencia nacional a una larga cruzada, y en España, donde la cruzada aún continuaba. El fracaso de la cruzada mayor en el Cercano Oriente dio lugar a intentos enderezados a encontrar medios con que atacar al poder musulmán en otras partes. Si no por tierra, por mar; si los infieles eran invulnerables al ataque frontal, podían ser flanqueados o atacados por retaguardia, y si la fuerza de los cruzados europeos era insuficiente, cabía buscar alianzas con otros príncipes cristianos. Eran corrientes las historias de poderosos aunque olvidados reinos cristianos, quizá en el este de África, quizá en alguna parte de Asia. Si, además, era posible establecer comunicaciones con el este, por alguna ruta fuera del control turco, entonces el comercio oriental, que daba a los turcos mucha de su riqueza, podría ser derivado hacia canales cristianos.

La guerra y el comercio marcharon juntos en las últimas cruzadas. Portugal tenía una gran costa, una población considerable de pescadores y marinos, y una clase comercial poderosa muy emancipada de la injerencia feudal. Los portugueses podían y deseaban pasar de un comercio atlántico de vinos, pescados y sal a operaciones de mayor riesgo, más amplias y lucrativas, con esclavos, oro y especias. El primero y claro objeto de la expansión militar y comercial portuguesa fue el noroeste de África, donde vivía una

colectividad musulmana grande y poderosa a muy corta distancia. Las operaciones se iniciaron con un ataque por mar a la ciudad y fortaleza de Ceuta en 1415.

La expedición a Ceuta fue una verdadera cruzada, aunque con un objeto limitado y temporal. Fue organizada por el rey Juan I, en parte para asestar un golpe a los moros saqueando uno de sus principales puertos —la llave del Mediterráneo, como dijo Azurara—, en parte para dar a sus hijos, candidatos a la caballería, la oportunidad de ganar sus espuelas en una batalla verdadera mejor que en la pelea artificial de los torneos. La operación constituyó un brillante triunfo y la caída de Ceuta tuvo gran resonancia en Europa. Su importancia radica no sólo en el hecho de la conquista, sino también en la osada decisión de retener la plaza con una guarnición portuguesa en lugar de arrasarla completamente. Un Estado europeo emprendía, como Estado, la defensa y la administración de una posesión ultramarina en territorio árabe. Ceuta ofrecía muchas posibilidades: una base para el avance en Marruecos, o para el ataque a Gibraltar, el otro gran baluarte moro en el Mediterráneo occidental; el incentivo —y probablemente en alguna medida la información— necesario para iniciar la sistemática exploración y el comercio africanos. Con la toma de Ceuta, el movimiento cruzado pasaba de la fase medieval a la moderna; de una guerra contra el Islam en la cuenca del Mediterráneo a una lucha general para llevar la fe cristiana y el comercio y las armas europeas alrededor del mundo.

La figura más sobresaliente en las primeras etapas de la expansión ultramarina portuguesa —y también de Europa— fue el príncipe Enrique de Portugal, apodado *el Navegante* por los historiadores ingleses. El príncipe Enrique se distinguió mucho en Ceuta, no sólo en la conquista, el año 1415, sino también tres años después cuando socorrió a la

guarnición portuguesa puesta en aprieto por un contraataque moro. Estuvo íntimamente relacionado con la cruzada en sus dos formas: la antigua, la forma más restringida de una guerra mediterránea contra los moros o los turcos, y la más nueva forma de una estrategia mundial para el cerco del Islam, una estrategia de la que fue sólo un primer paso la exploración de la costa occidental africana y las islas atlánticas. Hoy es principalmente recordado como organizador de la exploración de África; pero las expediciones al África eran para él un nuevo medio para un viejo fin. Su carácter multifacético resumió lo mejor de lo antiguo y lo moderno en los tiempos mutables en que vivió. Fue retraído y hombre de negocios; ascético y anfitrión generoso; comendador de la caballeresca Orden de Cristo y amigo de marinos, mercaderes, cartógrafos y constructores de instrumentos; un cristiano católico de piedad profunda y ortodoxa y un patrocinador de muchas novedades del saber y la ciencia. Bajo tal dirección, el principio de la expansión europea por mar no fue una ruptura súbita con el pasado, sino el resultado natural de los siglos de esperanza y fracaso de las cruzadas.

I. Los instrumentos de los exploradores

1) Cartas

Si el espíritu de cruzada, en la persona del príncipe Enrique, fue lo que hizo emprender a los portugueses una carrera de expansión ultramarina, no fue, por supuesto, el fervor de cruzada lo único a tener en cuenta. El valor, la disciplina y la capacidad de organización jugaron su papel; y junto a estas consideraciones morales hay que colocar otros factores comerciales y sobre todo técnicos, que contribuyeron a las sorprendentes hazañas de los portugueses en dos continentes durante un solo siglo. Como introducción al relato de las proezas portuguesas, debe pasarse revista a estos factores, a los instrumentos utilizables en el siglo XV para convertir en realidad los sueños del príncipe Enrique.

Una de las características más obvias de la civilización europea es su preocupación por los problemas técnicos y su dominio de un amplio campo de creaciones mecánicas. La pericia técnica y la capacidad para aplicar el conocimiento teórico a fines materiales prácticos han sido factores principales en la extensión de la influencia europea por todo el mundo, y han dejado fuerte impronta, aunque no siempre favorable, en todos los pueblos con quienes los europeos se han relacionado. Esta característica se ha observado más en el último siglo o siglo y medio; pero ha sido un elemento importante en toda la historia de la expansión europea. El conocimiento científico de la época, resultado de verdaderos descubrimientos del renacimiento del saber clásico, fue muy rápidamente utilizado para fines prácticos.

Tres ramas del desenvolvimiento técnico mostraron ser de primera importancia en la historia de la exploración y expansión ultramarina. Una fue el estudio de la geografía y

la astronomía y su aplicación a los problemas de la navegación práctica. Otra, la construcción de barcos y el desenvolvimiento de la pericia para manejarlos. Y otra, el mejoramiento de las armas de fuego, y en particular de la artillería naval. Al menos en las dos primeras ramas de la técnica, los hombres de la Europa occidental extrajeron el conocimiento, ya de sus predecesores clásicos, ya de sus vecinos orientales, pero lo aplicaron de manera insospechada por sus descubridores originales.

Fue conocimiento común entre la gente culta del siglo XV que la tierra era redonda. Éste, como tantos otros de los conocimientos académicos de la Edad Media, tenía su origen, pasando por muchos cambios y por extraviados caminos, en los antiguos. El mundo helénico había producido una escuela completa de matemáticos y cosmógrafos sistemáticos: Hiparco, Eratóstenes, Marino de Tiro y el geógrafo Estrabón, mencionando sólo los nombres más conocidos. Eratóstenes había calculado en realidad la circunferencia de la Tierra y llegado a un resultado sorprendentemente exacto. Tanto Eratóstenes como Estrabón dejaron descripciones reconocibles de los continentes de que tuvieron noticia. Más allá de los límites del conocimiento o la información contemporáneos, se contentaron con dejar un vacío y la hipótesis de un vasto océano circundante. La culminación de la geografía antigua fueron, sin embargo, las compilaciones del egipcio helenizado Tolomeo, quien escribió hacia el 130 d. C., en la época de la mayor extensión del Imperio romano. Tolomeo dejó dos obras principales, una de astronomía, conocida más comúnmente por su título árabe, el *Almagesto,* y una *Geografía* descriptiva provista de excelentes mapas.

Los herederos de los griegos en geografía, como en muchas otras ciencias, fueron los árabes. La mayoría de los

cosmógrafos árabes prefirieron la descripción del mundo de Tolomeo a las de sus predecesores por ser más completa y simétrica. Por preocuparles también la astronomía y la astrología, los árabes hicieron gran uso del *Almagesto,* pero desdeñaron la *Geografía,* que permaneció olvidada durante la mayor parte de la Edad Media. Los árabes enriquecieron poco el conocimiento geográfico por exploración real, porque sus grandes viajes así por tierra como por mar fueron por regiones ya conocidas en general por los antiguos —el Mediterráneo y los países costeros del norte del Océano Índico—. Creyeron que el Atlántico no era navegable, y tuvieron un profundo temor supersticioso al «verde mar tenebroso», temor contagiado de la Europa occidental. Por otro lado, fue contribución de los geógrafos árabes una profusa e ingeniosa teoría sobre el centro hipotético del mundo habitado y la colocación simétrica de los continentes alrededor de él. Una mezcla compleja del *Almagesto* y la teoría árabe, transmitida en traducción latina, proporcionó la base de la geografía académica en las postrimerías de la Europa medieval.

Sobre esta base, escritores escolásticos europeos, desde Roger Bacon hasta Pierre d'Ailly, compusieron tratados sistemáticos que comprenden un conjunto de referencias bíblicas, leyendas y relatos de viajeros. De estas obras, la de más influjo, y una de las últimas en publicarse, fue el *Imago Mundi* del cardenal Pierre d'Ailly, mina de citas de autoridades griegas, latinas y árabes, y obra de inmensa erudición, pero completamente ajena a la realidad náutica. Es uno de los raros libros que se sabe fueron estudiados por Colón.

El *Imago Mundi* fue escrito en 1410. Ese año fue también notable a causa de la recuperación por la Europa Occidental de la *Geografía* de Tolomeo, que al fin salió de su

larga oscuridad en versión latina. Este ejemplo del firme renacimiento de la ciencia clásica fue evidentemente de enorme significación en el desarrollo de la geografía científica. No fue, sin embargo, un estímulo puro para los exploradores; pues aunque la obra de Tolomeo fue un gran progreso respecto de la teoría corriente, contenía algunos errores antiguos de hecho. El mapamundi de Tolomeo era una representación bastante exacta del Imperio romano y países adyacentes, pero fuera de esos límites, Tolomeo había llenado con su propia imaginación los espacios en blanco de los mapas primitivos. Inventó un vasto continente meridional, unido por un extremo a África y por el otro a China, haciendo del Océano Índico un mar interior; declaró que todo el hemisferio sur no era navegable a causa del calor; e impugnó el cálculo de la circunferencia del globo hecho por Eratóstenes, sustituyéndolo por el suyo, que era alrededor de un sexto menos del cálculo verdadero. La *Geografía* de Tolomeo ejerció una influencia inmensa, aunque no indisputada, durante, por lo menos, doscientos años; y gran parte de la historia de los primeros descubrimientos fue el relato de hombres prácticos que demostraron que Tolomeo estaba equivocado.

Resulta claramente de todo esto que aun la mejor geografía académica de los comienzos del siglo XV tenía poco que ver con la experiencia de los navegantes prácticos. En cuanto los marinos la conocieron de algún modo, constituyó un desaliento casi paralizado de la exploración por mar; y los mapamundi —los mapas mundiales teóricos basados en ella— fueron inservibles a los fines de la navegación oceánica.

Sin embargo, los marinos del siglo XV no se hicieron a la mar sin cartas. Por lo menos desde el siglo XIII había existido en los puertos italianos y catalanes una escuela de

hidrógrafos profesionales que dibujaban *portolani* —cartas dibujadas para su utilización en el mar, basadas en la experiencia náutica y que debían poco a las ciencias académicas—. Los primeros dibujantes de estas hermosas cartas de fines de la Edad Media son desconocidos, pero los dibujos eran buenos, y como muchas invenciones usadas por hombres prácticos fueron repetidos, con adiciones pero sin cambios fundamentales, de generación en generación. Consistieron en esbozos a pulso claros y exactos de la línea de la costa con indicación de promontorios, ríos y bahías. Los últimos *portolani* tenían rosas de los vientos y estaban cruzados con una red de líneas de rumbos o loxodromias que servían para mostrar las rutas de un lugar a otro. La mayoría abarcaba el Mediterráneo y el Mar Negro; algunos se extendían hasta Europa septentrional e incluían una parte de África. Estaban dibujados conforme a una escala de distancias apropiada, pero no a una proyección conveniente; hasta el siglo XV no inventó Mercator su famosa proyección con una técnica para mostrar tanto la latitud como la longitud por líneas rectas. Por eso, la exactitud operatoria de los portulanos sólo era admisible para travesías relativamente cortas. Pudieron ser usados, con ciertos límites, para la navegación a la estima, pero no para fijar la posición de un buque en alta mar.

Cuando los portugueses emprendieron sus viajes al Sur, comenzaron a dibujarse cartas del tipo portulano de la costa africana, y fue necesario tener una escala de referencia que sirviera para señalar los rasgos de la costa una vez descubiertos. A fines del siglo XV, los cartógrafos portugueses empezaron a agregar a la red de loxodromias de sus cartas un solo meridiano, por lo general el Cabo de San Vicente, que se extendía a través de la carta de norte a sur, con indicación de grados de latitud. La latitud podía ser

medida solamente por observación celeste; y en los comienzos del siglo XV el rudimentario saber astronómico de Europa era dominio exclusivo de los doctos. Para el navegante práctico era, todavía, un libro cerrado en idioma desconocido.

El mundo docto de la Europa occidental recibió de los árabes su conocimiento de la astronomía, principalmente a través de los judíos portugueses e italianos, que fueron en esta época los intermediarios naturales entre la cristiandad y el Islam. El fin de los árabes al estudiar los cielos no fue originalmente la navegación, sino la cosmografía y la astrología, y para el objeto que perseguían se fiaron del *Almagesto* de Tolomeo y de las obras de los primeros astrónomos hindúes, prescindiendo de la crítica. Sin embargo, completaron a Tolomeo con un gran volumen de observación concienzuda hecha en varios siglos. Identificaron y bautizaron muchas estrellas y estudiaron sus movimientos respecto de la Tierra. Algo de este conocimiento astronómico influyó en la práctica de los navegantes orientales. Los marinos árabes navegaban normalmente orientándose por las estrellas; es decir, regulaban su rumbo por las posiciones que se sabía tenían ciertas estrellas principales al salir o al ponerse. Tal sistema era seguro sólo en latitudes donde no había gran variación de los acimuts de las estrellas apropiadas, y donde la regularidad de los vientos estacionales hacía posible navegar grandes distancias conforme a una ruta arreglada de antemano. Algunos *baghlas* árabes cruzan actualmente el Océano Índico de la misma manera. Y lo que era más importante, los marinos árabes del siglo XV poseían métodos rudimentarios para observar la altitud de los cuerpos celestes como ayuda en la determinación de su posición. Los navegantes portugueses, al resolver problemas mucho más

difíciles que los presentados jamás a los marinos árabes, necesitaron un mayor apoyo de los hombres de ciencia. Una de las empresas del príncipe Enrique y sus sucesores fue la de reunir para este fin a los navegantes y sabios de Europa.

La estrella más fácil y clara utilizada en la observación de la latitud es la estrella Polar, porque siempre está alineada a pocos grados del eje terrestre. La altitud de la estrella Polar —el ángulo vertical entre la estrella y el horizonte del observador— da la latitud del observador. La primera observación registrada en un buque europeo de latitud derivada de la latitud de la estrella Polar tuvo lugar en 1462, dos años después de la muerte del príncipe Enrique; pero no hay duda de que sus capitanes habían estado experimentando el método durante algunos años antes. Sin embargo, al continuar la exploración, la estrella Polar descendía hacia el horizonte: y al aproximarse al Ecuador los exploradores la perdían completamente de vista. La dificultad para observar la latitud en el hemisferio sur fue un serio obstáculo para los navegantes del siglo XV; pero en 1484, un grupo de astrónomos consultado por el rey Juan II sugirió que la latitud podía ser calculada por la observación de la altura del sol al mediodía. Para este cálculo, el navegante necesitaría tablas de la declinación del sol —la distancia del cenit del sol al norte y al sur del Ecuador, al mediodía, en cualquier día dado—. Aquí, el estudio árabe del cielo tuvo utilización, asimismo, a través de los judíos. Un almanaque que contenía tablas de declinación había sido compilado por un judío portugués llamado Abraham Zacuto, que fue profesor de astronomía en Salamanca, y que más tarde, al ser expulsados de España los judíos, vino a Lisboa como astrónomo real. Las tablas de Zacuto estaban escritas en hebreo. La Junta de Juan II las tradujo al latín, y poco tiempo después (la fecha es incierta) fueron publicadas

en portugués como parte de un tratado general dé navegación, titulado *O Regimento do Astrolabio.* La publicación de esta obra, el primer manual práctico, marcó un adelanto revolucionario en la ciencia de la navegación.

Es característico de la actitud de los portugueses que éstos no dejaran de enviar una expedición a Guinea en 1485 para probar los nuevos métodos de observar la latitud.

En resumen: a principios del siglo XV, el navegante carecía de medios para encontrar su posición una vez que perdía de vista la tierra y, por consiguiente, tenía cuidado en general de no alejarse de ella. A fines del siglo, un navegante inteligente y preparado disponía de diversos métodos para hallar su latitud; tenía un cálculo admitido en la longitud geográfica de un grado de latitud —dieciocho leguas portuguesas, un error de sólo cuatro por ciento—; y tenía cartas en que sus observaciones podían ser registradas. No tenía miedo alguno de hallar su longitud —éste era un problema más difícil, no resuelto satisfactoriamente hasta el siglo XVII—; sin embargo, por una combinación de la latitud observada y el cálculo podía seguir bastante bien el curso de su posición. Disipose así gran parte del horror del navegante medieval al mar abierto. Toda esta conquista se debió a una combinación sin precedente de experiencia marítima y conocimiento académico; y los métodos fueron realmente eficaces. En el gran viaje de Vasco de Gama a la India, que cerró el siglo, no hubo rasgo más dramático que la exactitud de la navegación y de su primera recalada en la costa sudafricana.

Sin embargo, sería erróneo suponer que ya a fines del siglo la toma de observaciones celestes era común entre los navegantes. Por lo contrario, era un gran acontecimiento y cuando tenía buen éxito era registrado con orgullo en los

diarios de viajes. La navegación celeste no formó parte todavía de la enseñanza profesional de los marinos, y aun los expertos prácticos necesitaban condiciones favorables para alcanzar resultados seguros.

Una palabra acerca de los instrumentos: Los barcos europeos habían llevado brújulas por lo menos desde el siglo XIII, y en los días del príncipe Enrique la brújula, que era una aguja imantada moviéndose sobre un pedazo de madera en una vasija de agua, se había transformado en una aguja que giraba en un pivote sobre una rosa de los vientos marcada con los cuatro cardinales y los treinta y dos puntos que conocemos. Los balancines fueron introducidos alrededor de 1500. La existencia de la variación era conocida, pero la amplitud de variación en diferentes longitudes era cuestión de conjetura. La brújula daba al navegante su dirección para gobernar el buque, y por un conocimiento somero de las corrientes marinas él calculaba que su ruta iba bien. La velocidad desarrollada fue en gran parte cuestión de conjetura. La forma más primitiva de corredera fue un trozo de madera amarrado a una cuerda larga con nudos a intervalos regulares; cuando la corredera estaba flotando, la velocidad a que corrían los nudos sobre la popa era medida con un pequeño reloj de arena. Sin embargo, esta corredera «tarugo» fue un invento de principios del siglo XV; en el siglo XV, el navegante estudiaba la marcha de su buque a lo largo de trechos conocidos de costa, y así aprendía a calcular su velocidad por la observación de trozos de madera y otros objetos flotantes. Para el cálculo, empleaba una carta de la clase ya descrita, dibujada generalmente en pergamino. No tenía lápiz y en su defecto hacía agujeros en la carta con su compás —como aún lo hacen los navegantes desidiosos—. Por carecer de cartabón, alineaba su regla con la loxodromia más cercana y conveniente sobre la carta.

Para la navegación celeste el requisito principal era un instrumento para medir la altura de los cuerpos celestes. La ballestilla, luego perfeccionada, fue un instrumento del siglo XVI; el instrumento común del siglo XV fue el astrolabio. Los complicados astrolabios de latón, tanto los orientales como los europeos, que sobreviven en muchos museos, fueron concebidos para resolver diferentes problemas retóricos de índole astronómica y astrológica; y probablemente nunca fueron usados en el mar. Los astrolabios realmente empleados por los navegantes portugueses eran mucho más sencillos; su forma más simple consistía en un disco dividido en grados con un indicador giratorio sujeto en el centro. El indicador estaba provisto de pínulas en ambos extremos. El instrumento estaba suspendido verticalmente en una argolla colocada en la parte superior. El observador cogía la argolla con la mano izquierda y con la derecha alineaba las pínulas con la estrella escogida; luego leía el ángulo señalado por el extremo superior del indicador. Claro está que era sumamente difícil mantener con firmeza el instrumento en la cubierta de un barco balanceándose. Los exploradores portugueses de la costa africana preferían, cuando era posible, hacer sus observaciones en tierra. Se dirigían a la costa, anclaban, iban remando a tierra, y colgaban astrolabios de trípodes colocados en la playa. En esta posición hacían sus observaciones de meridiano y obtenían sus latitudes con sorprendente exactitud, por lo general.

Para hacer observaciones en el mar, el siglo XV creó un instrumento algo más manejable, un cuadrante rudimentario. Aunque más ligero y simple que el astrolabio, funcionaba conforme a un principio semejante, y no puede haber sido mucho más exacto cuando el barco estuviese balanceándose. Colón, en su primer viaje, trajo ambos consigo, un astrolabio y un cuadrante. Generalmente

empleaba el cuadrante para hacer observaciones de la estrella Polar. No hay constancia de que hiciera observaciones solares o de que utilizara el astrolabio. En su segundo viaje parece que no lo usó.

2) Barcos

A principios del siglo XV, el comercio marítimo de Europa fue hecho en barcos sensiblemente inferiores en trazado y construcción a los buques usados en muchas partes de Oriente; pero a fines del siglo XV los mejores barcos europeos eran los mejores del mundo. Fueron quizá, menos marineros y menos barloventeantes que los juncos de los mares de China, pero en general, en su combinación de calidad marinera, resistencia, capacidad de transporte y poder de combate, se mostraron superiores a cualquier otra embarcación, y desde entonces han conservado tal superioridad. La importancia de este factor en la expansión europea es evidente. Tanto en la navegación como en el diseño de sus buques, los marinos europeos tomaron prestado e imitaron primero, y luego desarrollaron y mejoraron lo recibido hasta dejarlo irreconocible.

Gran parte de las mercaderías de la Europa del siglo XV fue transportada en galeras. En el Mediterráneo fueron preferidos los buques de remos por su seguridad y no depender del viento. Las galeras ganaron la batalla de Lepanto en año tan avanzado como 1570; hasta el siglo XVIII no desaparecieron por completo; pero fueron evidentemente inapropiadas para la exploración o para cualquier clase de empresa en mares profundos, y para el comercio en aguas más agitadas, las naciones marítimas de Europa tenían hacia 1400 considerable cantidad de buques de altura que usaban remos, si acaso, solamente cuando intervenía la necesidad. Algunos de estos barcos eran sumamente anchos; y también

pesados, de tingladillo por lo general, y de muy vasta manga. Su construcción les daba estabilidad y permitía a su obra muerta alcanzar considerable altura. Para fines de guerra, el peso era aumentado con «castillos» salientes de combate a popa y a proa para alojar a los ballesteros y la artillería ligera de la época, y para facilitar el abordaje. En la Edad Media, estos castillos habían sido por lo general estructuras transitorias, y las ciudades constructoras de buques tenían frecuentemente gremios de artífices de castillos, obreros especializados cuyo oficio consistía en transformar los buques mercantes en barcos de guerra proveyéndolos de castillos. Sin embargo, ya por 1400 fue aumentando la práctica de construir castillos de proa y popa permanentes como parte de la estructura de grandes barcos, práctica llevada al extremo a principios del siglo XVI.

El barco europeo de alrededor de 1400 llevaba casi siempre aparejo de cruz, y las limitaciones de este aparejo acentuaban la tosquedad del casco. A menos de que el viento fuese de popa, o casi así, el barco tendía a derivar demasiado y un viento de proa le impedía salir del puerto. El aparejo de cruz, por otro lado, tenía una gran ventaja: hacía posible que la superficie velera total de un buque fuese dividida en muchas unidades, cada una de tamaño que permitía el fácil manejo. Por eso un buque de aparejo de cruz podía llevar con seguridad un área de velamen muy grande; y dicho aparejo mostró ser el más adecuado para grandes barcos. Sin embargo, en 1400, el principio de dividir el área del velamen de un barco para el fácil manejo estaba en su infancia. Unos cuantos buques grandes tenían dos o incluso tres mástiles; los más sólo tenían uno. Cada mástil llevaba una sola vela atada a una gran verga. Las gavias, principales velas impulsoras de todos los grandes buques en los años posteriores, fueron introducidas después de 1400, y al

principio eran del tamaño de un pañuelo.

En general, el buque de vela de la Europa occidental, aunque hacia 1400 había alcanzado tamaño considerable, era todavía tosco y primitivo. Con viento favorable, podía llevar gran número de hombres o voluminosa carga para travesías relativamente cortas. Era completamente inadecuado para seguir las sinuosidades de costas desconocidas, explorar estuarios, desafiar los peligros de los bajos, las costas de sotavento y los vientos de proa. El barco de aparejo de cruz —la nao— no jugó papel importante en los primeros descubrimientos. Los portugueses prefirieron, tomándola prestada, la carabela de vela latina —una embarcación muy singular que traslucía la influencia asiática en todas sus líneas —. En esto, también, los árabes fueron sus maestros.

El comercio en mar abierto del Océano Índico, desde Suez a Malabar, fue en el siglo XV casi un monopolio árabe. Aprovechando los monzones periódicos, los patronos de naves árabes sostuvieron un comercio estacional, regular, como lo hacen actualmente. Los barcos ahora empleados en el comercio, especialmente el tipo mayor, el *baghlas* del Golfo Pérsico, muestran indudable influencia europea en el peto de popa, con su primoroso adorno tallado, y en el método de unión de las cuadernas con clavos de hierro. En el siglo XV todos los barcos árabes fueron probablemente de extremos iguales y sus tablones fueron unidos a la estructura con fibra de bonote. Los rasgos característicos del diseño —el arco de «gancho», la quilla profunda, la falta de castillo de proa elevado, la popa larga— son completamente árabes y fueron entonces casi los mismos que ahora. Los cascos eran de junta a tope y entonces como ahora estaban construidos principalmente de teca de Malabar, material más durable que el roble europeo.

Tanto en el diseño del aparejo como del casco, los mayores barcos árabes han cambiado probablemente poco desde el siglo XV. Tienen por lo general dos mástiles con una inclinación pronunciada hacia adelante. Cada mástil lleva una sola vela latina; una vela triangular o casi triangular, cuyo borde principal está atado a una larga verga izada oblicuamente al mástil. La vela latina es la contribución especial de los árabes al desenvolvimiento de la marina mundial; es tan característica del Islam como la misma media luna. Es también un aparejo muy eficiente y útil. Las cualidades de cualquier vela cuando recibe viento favorable dependen, en gran parte, de que tenga el borde principal tan largo y tenso como sea posible; estas cualidades son proporcionadas en la vela latina por el largo de la verga, y por simples ajustes puede cambiarse la posición de la vela adaptándola a casi cualesquiera condiciones de viento.

El aparejo latino árabe tiene dos graves inconvenientes. Uno es la dificultad para virar de bordo; la verga tiene que ser trasladada hasta el tope, maniobra que resulta complicada y difícil. En las condiciones de viento del Océano Índico, rara vez es necesario virar de bordo; y si debe cambiar de rumbo, el capitán árabe virará en redondo por lo general. El otro inconveniente es más importante: el tamaño y el peso de la arboladura. El diseño de la vela latina es de tal naturaleza que sólo una vela puede ser colocada en cada mástil. Por ello, las velas tienen que ser anchas, y se necesita arboladura muy larga para sostenerlas. La longitud del palo principal es generalmente casi igual que la longitud total del barco. Está hecho de dos o tres troncos de teca empalmados y es naturalmente muy pesado. Hay, claro está, un límite en el tamaño del palo para que pueda ser manejado, y este factor limita el tamaño del barco. Sin embargo, a pesar de estos inconvenientes, los buques árabes

en general son fáciles de manejar, seguros y marineros; y los usados en la travesía del Océano Índico en los comienzos del siglo XV estaban mucho mejor diseñados que cualquier barco de tipo exclusivamente europeo empleado a la sazón.

El aparejo latino y los conocimientos árabes sobre el diseño del casco se extendieron al Mediterráneo a consecuencia de las incursiones musulmanas, y fueron sin duda estudiados e imitados por los portugueses durante su larga contienda con los moros del norte de África. Sin embargo, los portugueses conservaron los métodos europeos de construcción de casco y ligazón. A consecuencia de ello, las carabelas en que los capitanes del príncipe Enrique hicieron la mayoría de sus viajes difirieron en aparejo y diseño, aunque no en construcción, de los barcos de aparejo de cruz del resto de la Europa occidental, y semejaban en muchos respectos a los *sambuks* que pueden ser vistos hoy en cualquier puerto del Mar Rojo.

No obstante, los portugueses, a diferencia de los árabes, no se contentaron con el aparejo latino tal como lo encontraron. La carabela no se mantuvo en un tipo permanente; se desarrolló constantemente a lo largo del siglo XV, a medida que los largos viajes de exploración mostraban sus defectos. En primer lugar, la dificultad de virar a bordo fue vencida acortando las vergas, colocándolas más verticales y ajustándolas más apretadamente a los mástiles. Esto hizo innecesario trasladar la verga hasta el tope en el viraje, manteniéndola siempre al mismo lado del mástil como en las modernas barcas latinas del Mediterráneo. La pérdida de superficie velera ocasionada por estos cambios fue compensada con la instalación de un palo de mesana, dando así a la carabela tres mástiles en lugar de dos.

Sin embargo, el número de mástiles no podía aumentar indefinidamente, y cuando los navegantes portugueses se alejaron cada vez más de su patria, comenzaron a encontrar sus carabelas demasiado pequeñas para los largos viajes que debían hacer y las provisiones que debían llevar. Hemos visto que un buque de aparejo meramente latino no podía ser aumentado de tamaño más allá de cierto punto sin pérdida de eficiencia, y que los árabes nunca encontraron solución a este problema. Hacia fines del siglo XV, los diseñadores de barcos de Portugal y España encontraron una solución al combinar en una nave las ventajas del aparejo de cruz europeo con las del latino-oriental. Esta nave fue la carabela redonda, la carabela de aparejo de cruz, empleada en la mayor parte de los viajes de descubrimiento de fines del siglo XV y principios del XVI. Tuvo una clase de aparejo de bergantín primitivo, generalmente con velas cuadradas en el trinquete —papahigo y gavia, y más tarde también juanete—. Conservaba el aparejo latino en el palo mayor y el de mesana. La distribución de las velas cuadrada y latina varió en algún grado. El palo mayor podía ser de aparejo de cruz como el trinquete; a veces había cuatro mástiles, dos de ellos de aparejo de cruz. La carabela con aparejo de cruz conservó las ventajas de la latina cuando navegaba de bolina, y su mayor extensión de velamen la hizo mucho más rápida en la carrera.

La afortunada combinación de los aparejos de cruz y latino en una embarcación, fue un acontecimiento de suma importancia en la historia de la navegación europea. Se extendió rápidamente no sólo a las embarcaciones ligeras del tipo de las carabelas, sino también a los grandes barcos. A principios del siglo XVI, los barcos de toda Europa estaban provistos normalmente de una o más velas latinas. El famoso *Henri Grace à Dieu,* por ejemplo, construido por

orden de Enrique VII, aunque conservó el diseño tradicional del casco, con sus enormes castillos de proa y popa, fue de aparejo compuesto. Tenía cinco mástiles, tres de aparejo de cruz; y los otros dos latinos; y aunque barco muy grande para su época, era un velero bastante rápido, podía navegar bastante pegado al viento, y era mucho más fácil de gobernar de lo que hubiera sido con sólo aparejo de cruz.

La extensión del aparejo combinado hizo posible un cambio en la naturaleza de los viajes de exploración. Los primeros viajes por las costas del África occidental fueron exploraciones realizadas por una o dos carabelas. Los viajes posteriores a la India y a través del Atlántico, desde la última década del siglo XV, fueron hechos por poderosas flotas que comprendían tanto barcos como carabelas, los dos tipos que entonces eran capaces de navegar en compañía con cualesquiera tiempos regulares; y las carabelas vinieron a ser empleadas, en cierto grado, como escoltas de los grandes barcos cargueros.

Se saca en limpio de todo esto que las carabelas españolas y portuguesas del siglo XV eran fuertes, fáciles de manejar y marineras. No eran las tinas o cascarones de la historia popular, y todas, aun las más pequeñas, estaban completamente cubiertas. Deben haber sido, sin embargo, sumamente incómodas. No tenían sitio para dormir, excepto la cámara para los oficiales en la popa. Por regla general, una carabela no tenía castillo de proa levantado y la punta de proa estaba llena de cables y aparejos. No había hamacas, que fueron invento de los indios americanos. La tripulación dormía sobre cubierta o sobre las cubiertas de escotilla como mejor podía, y si había mal tiempo, abajo. Esto debe haber sido muy desagradable; además de la ratas y cucarachas, todos los barcos de madera hacían agua, y el bombeo parece haber sido rutina diaria de los vigilantes de la mañana.

Durante el mal tiempo no había probablemente espacio seco alguno en el barco. La cocina se hacía en un hornillo, en la proa, cuyo fondo estaba lleno de arena. Sobre la arena se hacía fuego de leña cuando el tiempo lo permitía. La comida consistía en carne salada de vaca y puerco, alubias, garbanzos y galleta; con excepción, quizá, de un suministro racionado de provisiones frescas para la cabina de popa. Es interesante señalar que en Lisboa había grandes hornos de galleta que pertenecían a la corona y sólo a un tiro de piedra del palacio real. Como el agua en pipa se corrompe pronto, se llevaban grandes cantidades de vino, siendo de litro y medio, aproximadamente, la ración normal diaria por hombre. Las pipas de vino y agua constituían el principal lastre del buque.

La flota de Colón en su primer viaje transportó noventa hombres, de los cuales quizá cuarenta navegaron en *la Santa María.* Teniendo en cuenta que no era mucho mayor que un pesquero de Brixham, iba atestada conforme a las normas modernas; pero como no llevaba soldados, iba mucho menos atiborrada que las naves de guerra de la época. La tripulación parece haber trabajado con arreglo al sistema de dos guardias, siendo las guardias casi las mismas que las actuales. El capitán y el piloto eran los oficiales que mandaban las dos guardias. En esta época, los barcos destinados a la guerra naval llevaban frecuentemente un capitán de mar que dirigía el barco y un piloto que gobernaba, así como el capitán que lo mandaba. El capitán no era necesariamente un marino profesional; en un buque de guerra era a menudo un militar. Solamente con el desarrollo de la artillería naval los soldados fueron desposeídos del mando naval.

3) Armas

Los combates navales a fines de la Edad Media consistían

principalmente en colocarse al costado y abordar. Las galeras iban a veces provistas de espolones, pero no es probable que con ellos hayan hecho mucho daño. Barcos de vela destinados al combate fueron reconstruidos en la proa y la popa, con el objeto originalmente de dar a los lugares de abordaje la ventaja de la altura. Estas superestructuras mostraron ser tan útiles a los fines del alojamiento de personas, que continuaron siendo rasgo característico de casi todos los grandes buques mucho después de haber desaparecido su razón de ser original. En los siglos XV y XVI los castillos y torres de combate en los buques de guerra estaban guarnecidos por soldados, que eran llevados para combatir y que constituían un cuerpo distinto del de los marineros que realizaban las faenas del barco.

Es difícil decir quién, y cuándo, introdujo primero la artillería naval. Probablemente fueron los venecianos los primeros en usarla en el siglo XIV, en sus incesantes peleas con los genoveses. A mediados del siglo XV, la mayoría de los grandes barcos de guerra europeos llevaba cañones —generalmente pequeñas piezas de bronce en las estructuras de los castillos de proa y popa—. Tenían por objeto reforzar la acción de los ballesteros y arcabuceros en el cometido de barrer al enemigo de la cubierta superior. Sin embargo, la carabela portuguesa, muy empleada para exploración y escolta en mares difíciles, no tenía castillo de proa levantado, sino sólo una modesta toldilla y carecía de torres de combate. En las carabelas, los cañones estaban montados en las amuras y en la toldilla, y si se necesitaba un poder de fuego mayor, eran alineados a lo largo del combés y disparaban por encima de la borda. Hacia finales del siglo XV, se abrieron cañoneras en las bordas para que los cañones disparasen a través de ellas. Una vez introducida la práctica del fuego por los costados, se extendió rápidamente a los

grandes buques de las naciones europeas. La sustitución de los cañones fundidos por los armados produjo también un tipo de artillería demasiado pesada para ser alojada en las estructuras de los castillos, y a comienzos del siglo XVI los constructores de buques dieron con la idea revolucionaria de montar los cañones entre puentes y ahondar los lados del barco con troneras. Al principio, estas troneras eran pequeños agujeros redondos que no permitían giro alguno a los cañones, de modo que todo el fuego tenía que ser en línea recta; pero a lo largo del siglo XVI, se convirtieron en grandes troneras cuadradas con escotillones engoznados, que podían resguardarse contra el mar en caso de mal tiempo. Los cañones fueron luego provistos de cuñas para levantarlos y aparejos para apuntalarlos, y así siguieron equipados hasta el siglo XIX.

El desenvolvimiento del fuego por los costados no sólo influyó en las tácticas navales, sino en la construcción de buques. El montaje de gran número de cañones a lo largo de los costados de los barcos aumentó el peso de la parte superior y la tensión sobre el maderamen de los barcos. El deseo de contrarrestar estas tendencias, entre otras razones, determinó la inclinación de los costados hacia adentro, lo cual se volvió rasgo característico de los navíos de guerra de madera desde el siglo XVI en adelante. En casos extremos, especialmente en los grandes barcos españoles, la anchura de la cubierta superior era sólo como la mitad de la anchura que tenían en la línea de flotación. Cuando dos de tales barcos se encontraban uno al lado del otro, sus bordas estaban tan alejadas que era sumamente difícil el abordaje; circunstancia que contribuyó a realzar la importancia de la artillería en los combates navales.

Los portugueses, guías de toda Europa en cuestiones náuticas durante el siglo XV, parecen haber sido los primeros

en reconocer al cañón y no al soldado de infantería como principal arma en la lucha naval, y en utilizar cañones contra los barcos del enemigo más que contra sus hombres. Significativamente, las primeras batallas en que se luchó ateniéndose al principio del hundimiento de barcos por medio del fuego de los cañones tuvieron lugar en el Océano Índico, y no en el Atlántico o en el Mediterráneo.

II. Los cristianos y las especias

1) Los cruzados y el mar

La toma de Ceuta puso a los portugueses en posesión de numerosa información sobre África que no era asequible a otros europeos. En Ceuta, el príncipe Enrique debe haber oído hablar de las caravanas que cruzaban el desierto hacia Timbuktu y regresaban con marfil y polvo de oro obtenidos por trueque con los negros de la cuenca del Níger. Sea cual fuere la naturaleza precisa de esta información, condujo a despertar un creciente interés por África.

En 1419, al año siguiente de su segunda expedición a Ceuta, el príncipe Enrique aceptó el cargo más o menos sinecura de gobernador de Algarve, la provincia más meridional de Portugal. Se retiró de la corte y de la política y comenzó a levantar su pequeña residencia en Sagres, en el Cabo San Vicente, la punta rocosa del suroeste de Portugal. Aquí, dominando el Atlántico, mantuvo su pequeña corte, formada en gran parte por hombres de mar o interesados en el comercio y la exploración marítimos. No sólo navegantes, sino astrónomos, constructores de barcos, cartógrafos, fabricantes de instrumentos, muchos de ellos italianos, fueron invitados a visitar Sagres, para trabajar a expensas y bajo la dirección del príncipe Enrique. Desde 1420, el príncipe comenzó a enviar desde el próximo puerto de Lagos, una serie de expediciones pequeñas pero regulares a explorar la costa occidental de África.

En el Cabo San Vicente no hubo un prematuro florecer del Renacimiento; el príncipe Enrique, aunque figura de notable relieve, también era un inveterado conservador. Azurara, el cronista de las hazañas del príncipe Enrique, contemporáneo suyo, enumera los motivos que lo movieron

a organizar estos viajes, y afirma que el primero fue el deseo de saber qué había más allá de las Canarias y del Cabo Bojador. Sin embargo, no hay ningún indicio de una curiosidad científica o desinteresada; el propósito era práctico y queda mejor explicado por el segundo motivo: el deseo de establecer lucrativos comercios nuevos, puede suponerse que con los productores de oro. Desde luego, Azurara insiste en que sólo se comerciaría con pueblos cristianos, que los exploradores esperaban encontrar más allá de las tierras de moros. Es esta una común doctrina medieval. Aunque algunos puristas consideraban a *todo* comercio como incompatible con la condición de caballero, muchos consideraban legítimo privar de recursos de guerra al infiel por medios indirectos, si los directos fallaban. Los objetivos tercero, cuarto y quinto que menciona Azurara son, todos, tradicionales metas de cruzada: investigar la extensión del poder de los moros, convertir paganos al cristianismo y buscar una alianza con todo gobernante cristiano que pueda encontrarse. La duradera leyenda del preste Juan, sostenida indudablemente por los rumores del reino copto de Abisinia, se localizó por entonces en África; y la esperanza de entrar en contacto con alguno de tales gobernantes relacionó la exploración de África con la vieja cruzada mediterránea. El último y más poderoso motivo atribuido por Azurara al príncipe fue su deseo de cumplir con las predicciones de su horóscopo, que lo comprometía a «emprender grandes y nobles conquistas y, sobre todo…, a intentar el descubrimiento de cosas ocultas a otros hombres». También ésta es una tradicional actitud medieval, que nos recuerda que en tiempos del príncipe Enrique los conocimientos astronómicos se aplicaban, aún más que a la navegación, a la predicción del futuro. En general, fue por tradicionales motivos medievales y con una dotación

intelectual medieval como el príncipe Enrique se lanzó a la tarea de organizar la exploración del África occidental.

El progreso en los primeros años fue sumamente lento. Pasaron catorce antes de que un barco europeo se arriesgara más allá del Cabo Bojador, el primer mojón principal en la costa occidental de África. El Cabo Bojador era un obstáculo formidable para los barcos que navegaban pegados a la costa. Los navegantes se detenían también por el viejo terror, heredado de los árabes, al verde mar tenebroso; y por el temor de que el mar tropical estuviera hirviendo, o de que el sol tropical los volviera negros. Pero el príncipe Enrique era perseverante y tenaz, y finalmente un joven caballero llamado Gil Eannes dobló con una carabela el Cabo Bojador y demostró que el mar del sur era igual que el del norte. Después de 1434, la exploración continuó fácilmente a un ritmo mucho más rápido.

El escepticismo de los que creían que ningún provecho se sacaría de las expediciones al África, fue el segundo obstáculo psicológico por vencer. Estos escépticos fueron refutados en 1441, año en que una carabela trajo de la costa sur del Cabo Bojador una pequeña cantidad de oro en polvo y algunos cautivos negros. En los cinco años siguientes, las naves portuguesas trajeron cerca de mil esclavos, capturados o comprados a los jefes del litoral comprendido entre el Cabo Bojador y el Cabo Branco, cabo este último que fue alcanzado en 1442. Los cautivos eran bien tratados, según las normas de la época. Fueron instruidos cuidadosamente en la fe cristiana y algunos utilizados como intérpretes en expediciones posteriores. El comercio de esclavos llegó a extenderse tanto que en 1448 el príncipe Enrique ordenó la construcción de un fuerte y depósito en la isla Arguim, en la bahía formada por la curva del Cabo Branco. Este depósito de Arguim fue la primera factoría comercial europea en

ultramar.

Cuando el príncipe vio que los descubrimientos por él organizados tenían considerable valor comercial, obtuvo de su hermano el rey el derecho exclusivo de visita y comercio de la costa de Guinea. Al mismo tiempo, trató de hacer de Guinea una empresa atractiva por motivos religiosos, y obtuvo de varios papas concesiones de indulgencia plenaria para todos los que participaran en la exploración africana; asimismo, recibió la confirmación papal de su propio monopolio de conversión al cristianismo de los negros africanos. Esta costumbre de recurrir al papa para la confirmación de los descubrimientos ultramarinos fue un rasgo importante de la diplomacia de la época, y produjo más tarde embarazosas complicaciones, cuando España y otras naciones se lanzaron al campo de las exploraciones marítimas. Esto colocó en buena situación al príncipe Enrique y constituyó gran parte integrante de su política —la política de apartar a los portugueses de los asuntos iberos y europeos, e interesarlos en actividades en que su pericia como navegantes y constructores de barcos les permitiera aventajar a naciones mucho más fuertes—. El príncipe Enrique empleó generosamente su monopolio, y ayudó financieramente a mercaderes y exploradores tanto extranjeros como portugueses. El veneciano Cadamosto, por ejemplo, hizo viajes con autorización del príncipe Enrique a las islas del Atlántico y del África occidental, hasta la Cambia, en 1455 y 1456. Cadamosto escribió diarios que contienen descripciones vividas de los sitios que exploró, observaciones sobre comercio y navegación, y una riqueza de detalles amenos tales como la más convincente descripción primitiva de un hipopótamo y algunas sugerencias útiles sobre cómo cocinar huevos de avestruz. Esta locuacidad de Cadamosto es una compensación grata del silencio de los

portugueses contemporáneos. La política oficial portuguesa fue de reserva por lo que tocaba a los descubrimientos, y esta reserva fue más estrecha y rígida después de la muerte del príncipe Enrique.

El príncipe Enrique murió en 1460. De las muchas contribuciones contemporáneas a su obra, dos son sobresalientes. Una, la *Crónica del descubrimiento y conquista de Guinea,* de Azurara, que es un panegírico, pero sincero y convincente. La otra es una contribución indirecta —el mapamundi de Fra Mauro—. Este famoso mapa, de gran tamaño y exquisita hechura, fue dibujado en el convento de Camaldolese de Murano, en Venecia, por encargo del rey de Portugal Alfonso V, sobrino del príncipe Enrique. Se dice que Cadamosto contribuyó a dibujar el continente africano. El mapa fue terminado un año antes de la muerte del príncipe Enrique; su rasgo más sobresaliente es el registro de los descubrimientos hechos durante su vida, desde Ceuta a Sierra Leona.

Ninguno de los relatos de la época ofrece pruebas de que el príncipe Enrique pensara siquiera en la posibilidad de llegar a la India por mar. En aquella época los europeos sólo de oídas sabían de la India. Y conocían sus productos. Las ventajas comerciales del contacto directo eran obvias, si tal contacto resultaba factible. Sin embargo, sólo en los últimos años de Enrique descubrieron sus capitanes el curso oriental de la costa de Guinea al sur de Sierra Leona, haciendo surgir esperanzas de que África fuera una península, pese a las enseñanzas de Tolomeo. Al surgir esta posibilidad, naturalmente añadió un nuevo y poderoso motivo para explorar la costa africana.

2) El Cabo de las Tormentas

Aunque la exploración de África empezó como una afición

particular del príncipe Enrique, tuvo la simpatía, y probablemente la ayuda, de uno de sus hermanos, por lo menos el regente, príncipe Pedro, y durante la vida de ambos príncipes se convirtió por algún tiempo en asunto de sumo interés nacional. Sin embargo, después de la muerte de Pedro, ocurrida en 1449, disminuyó el ritmo de las exploraciones; y cuando murió el príncipe Enrique y su monopolio pasó a la corona, sobrevino una pausa de más de diez años sin ningún descubrimiento principal. La siguiente fecha importante fue 1471, cuando Fernando Poo descubrió la isla que lleva su nombre cerca de la desembocadura del Níger, y también el definido curso meridional de África un poco al norte del ecuador. Esto debe haber constituido un fuerte desengaño para los hombres que esperaban que la India estuviese casi al dar la vuelta; y cuatro años después, en 1475, hubo una interrupción aún más seria, bajo la forma de guerra con España, originada por la pretensión portuguesa al trono de Castilla. En esta guerra, cruel y destructiva, Portugal fue derrotado, e Isabel quedó confirmada como reina de Castilla; pero como ocurre a menudo, los portugueses, que perdieron la guerra, «ganaron» el tratado, al menos desde el punto de vista colonial. Entre sus muchas cláusulas, el tratado de Alcacovas en 1479 confirmó a Portugal el monopolio del comercio, colonización y exploración de la costa occidental africana y la posesión de todas las islas conocidas del Atlántico, excepto las Canarias que continuaron bajo el dominio español. El primero de una larga serie de tratados europeos que determinaron las esferas de influencia colonial constituyó, pues, un triunfo diplomático para los portugueses.

Dos años más tarde moría Alfonso V y le sucedía Juan II, uno de los príncipes más capaces y menos escrupulosos de su siglo, competente geógrafo y apasionado por los

descubrimientos. Una de sus primera disposiciones fue un decreto prescribiendo que todos los barcos extranjeros que navegasen por la costa de Guinea podían ser hundidos o apresados sin averiguación alguna. En el caso de ser apresados, sus oficiales y tripulantes debían ser arrojados a los tiburones, que se sabía infestaban aquellas aguas. En parte para ejecutar esta disposición, y en parte para facilitar el comercio y defender a los mercaderes contra los ataques de los nativos, Juan II emprendió en 1482 la construcción de un segundo fuerte y depósito en la costa africana, en una escala más ambiciosa que el antiguo de Arguim. Elmina, en la caleta de Benin, fue el sitio escogido. La piedra empleada en la construcción del castillo fue enviada desde Portugal, con un pequeño ejército de trabajadores. Elmina se convirtió pronto en capital marítima y comercial de los descubrimientos africanos y en centro de un floreciente mercado de esclavos, marfil, polvo de oro y pimienta de Malagueta —la ordinaria pimienta negra de la costa de Guinea—. Una parte de las ganancias de este comercio fue dedicada al financiamiento de una oficina hidrográfica y de una escuela de navegación.

Teniendo los recursos financieros de la corona a su disposición, y careciendo de la paciencia del príncipe Enrique hacia sus servidores inútiles, Juan II logró rápidos resultados en la exploración de África. Los capitanes más distinguidos que estuvieron a sus órdenes fueron Diego Cao y Bartolomé Díaz. En 1483, Cao llegó a la desembocadura del Congo y lo exploró algo remontándolo. En 1486, en un segundo viaje, navegó hasta el cabo Cross. En el año siguiente Bartolomé Díaz salía de Lisboa para emprender el famoso viaje que habría de resolver el problema de la extremidad meridional del África.

Muy poco se sabe sobre Díaz. No se conoce retrato

alguno de él y se carece de relaciones detalladas y fidedignas de su viaje. Probablemente fue un hombre de origen muy humilde, como la mayoría de los marinos profesionales de su época; pero debe haber sido un navegante muy capaz, pues Vasco de Gama, diez años después, pudo seguir sus indicaciones con exactitud y buen éxito. Sabemos que su experiencia fue empleada en el diseño y equipo de los barcos de la flota de Vasco de Gama.

La hazaña de Díaz fue algo más que una mera continuación de la navegación meridional. El cabo de Buena Esperanza no es el extremo meridional de África. La punta más al sur es el Cabo Agulhas, mucho más al este. Entre ambos se encuentra la bahía False y un trecho difícil de costa con una corriente de este a oeste. Pero Díaz era un navegante afortunado y hábil. Estaba a la altura de la bahía Walfish o en las inmediaciones, cuando un fuerte viento del norte cogió a sus buques y los empujó hacia el sur con poca vela, durante trece días, lejos de la costa. Cuando moderó el viento, Díaz viró a la izquierda para ganar de nuevo la costa occidental de África; pero ya había pasado el cabo sin saberlo, y casualmente recaló en la bahía Mossel en el Océano Índico. A Díaz le hubiera gustado explorar más allá, pero sus hombres estaban cansados y temerosos, e inclinados a amotinarse, y sus dos carabelas eran pequeñas y estaban mal provistas para navegar más lejos, por lugares desconocidos. Había dejado su navío-almacén en la bahía de Walfish, y decidió volver allá para unirse a él. Por lo tanto, fue en la travesía de regreso cuando Díaz vio por primera vez el gran cabo que había estado buscando. Según el cronista Barros, lo llamó primero Cabo de las Tormentas; fue el rey quien, al regreso de Díaz, lo rebautizó con el nombre de Cabo de Buena Esperanza.

Durante algunos años sería el cabo de la esperanza

diferida. El camino a la India parecía abierto; sin embargo, los viajes a la India no serían emprendidos por pequeños reinos europeos sin la debida reflexión. La atención del rey estaba puesta en inquietudes políticas y disputas de sucesión; y para perturbar más la situación, en marzo de 1493, *la Niña* de Colón entraba en el Tajo, habiendo regresado —según decía la tripulación— a través del Atlántico, de la parte más oriental de Asia. Si Colón estaba en lo cierto, se había perdido la mejor parte de un siglo de exploraciones portuguesas; la presa que parecía estar en las garras de Portugal había caído inmerecidamente en manos de España; habría guerra inevitablemente. De hecho, los asertos de Colón no engañaron mucho tiempo a los portugueses; sin embargo, condujeron a largas y ásperas negociaciones, ideadas por los portugueses para impedir o limitar las exploraciones españolas ulteriores. Hasta 1495 no fue tomada la decisión de enviar una flota a la India; pero en realidad dicha flota no zarpó hasta 1497.

La flota de Vasco de Gama estaba formada por cuatro embarcaciones: tres barcos de aparejo de cruz con palos de mesana latinos, y una carabela latina; por tanto, iba a comerciar y no solamente a explorar. Dejando a un lado los resultados, el viaje fue memorable por sí mismo como magnífica hazaña marítima. Aprovechando la experiencia de Díaz, De Gama se mantuvo lejos a través del Atlántico hasta que alcanzó y pasó las zonas de comercio; evitando así la región de calmas ecuatoriales y realizando, sin comparación, la travesía más larga hecha hasta entonces por un barco europeo remontándose en alta mar. Ésta fue la ruta que seguirían después generaciones de navegantes posteriores a la India; ruta intrépida entonces cuando estaba en pañales la navegación celeste.

De Gama tocó en varios lugares de la costa oriental

africana para abastecerse de agua y combustible, y en el puerto de Malindi recogió a un piloto musulmán, Ibn Majid, deparándole la suerte uno de los principales expertos en navegación celeste de su época. Con la ayuda de Ibn Majid, navegó a través del Océano Índico hasta Calicut, uno de los mas importantes puertos de especias de la costa Malabar. El recibimiento que allí le hicieron no fue particularmente prometedor. Las mercancías portuguesas —chucherías y ropa de lana, en su mayor parte— eran inapropiadas para el mercado hindú. El régulo hindú de Calicut no estaba dispuesto, naturalmente, a renunciar a sus provechosas relaciones árabes, y los mercaderes árabes allí residentes lo presionaron cuanto pudieron para que rehusara dar facilidades a los portugueses. No obstante, De Gama, con gran dificultad y persistencia, recogió cierta cantidad de pimienta y canela. Con esta carga regresó a su tierra. Empezaba la larga historia de la intriga europea con los príncipes de la India. Durante su viaje, que duró más de dos años en total, De Gama pasó más de trescientos días en el mar y perdió casi una tercera parte de su tripulación, probablemente a consecuencia del escorbuto.

3) El comercio de especias

Es conocimiento muy común de la historia económica que las comunidades agrícolas de Europa, antes del siglo XVII al menos, padecían un déficit crónico de forraje de invierno para el ganado. Gran cantidad de bestias tenían que ser sacrificadas cada otoño, y su carne conservada para el consumo invernal, salándola o adobándola. De ahí la constante e inagotable demanda de especias para el condimento y la conservación. La sal era el preservador más común y barato (aunque no particularmente barato conforme a pautas modernas), y mucha de la provisión de sal de la Europa occidental venía de Portugal. Aparte de la sal,

las especias preservadoras se producían todas en los países tropicales: la pimienta, la especia más común, en la India, en las Indias orientales y, una clase muy inferior, en el África occidental; la canela, en Ceilán, y la nuez moscada y la macis, en Célebes y otras islas de las Indias orientales, de donde salían por el puerto de Macasar. El jengibre es un producto chino, aunque una clase inferior se da también en Malabar. El clavo, la más preciada de las especias preservadoras, venía de la más reducida área productora, unas cuantas islas pequeñas del grupo de las Molucas, que comprende las islas Tidore, Ternate, Amboina y Banda. Para completar la lista de mercancías orientales, es conveniente añadir a las especias algunos productos que alcanzaban altos precios en Europa, y que venían por las mismas rutas: seda china; tela de algodón hindú; ruibarbo de la China, muy preciado en medicina, y piedras preciosas de varias clases —esmeraldas de la India, rubíes del Tíbet y zafiros de Ceilán—.

El desarrollo del mercado de especias en el siglo XV estaba muy ligado a la expansión del Islam hacia el occidente y el oriente, a expensas de cristianos e hindúes. Los turcos otomanos aterrorizaban a la Europa oriental. Otros pueblos del Asia central presionaban en la India. Unas cuantas dinastías musulmanas extranjeras se habían establecido desde hacía tiempo en Delhi, y una ristra de sultanatos musulmanes débilmente organizados gobernaba la costa occidental hasta Goa. En el sur únicamente sobrevivía el poderoso y rico reino de Vijayanagar como principal plaza fuerte del poder hindú. Al mismo tiempo, el Islam estaba extendiéndose por mar. Los colonos árabes habían controlado largo tiempo las ciudades y el comercio del África oriental hasta Mozambique. Los mercaderes musulmanes difundían su religión por las Indias orientales y

establecían principados mercantiles. Sultancillos, frecuentemente de raza malaya y por lo general de religión musulmana, estaban establecidos como príncipes mercaderes en las más importantes islas productoras de especias. En cualquier sitio de Oriente adonde iban los europeos cristianos veían éstos que los musulmanes se les habían adelantado, y hacia 1500 la producción y el mercado de especias estaban mayormente en manos de los musulmanes.

En la Edad Media, gran parte del comercio entre Oriente y Occidente se efectuaba por tierra a través de Asia. Por lo que respecta a la Europa occidental, las actividades de los turcos reducían considerablemente la importancia de esta ruta. El comercio marítimo oriental es el que nos interesa principalmente. En su extremo oriental, el comercio era manejado por los chinos, cuyos juncos recogían el clavo, la macis y la nuez moscada de las Indias orientales y los llevaban al gran puerto malayo de Malaca. De Malaca a la India, a través de la bahía de Bengala, el comercio había caído hacia 1500 en manos de los mercaderes musulmanes, ya hindúes, malayos o árabes. En la India, los cargamentos del Lejano Oriente, junto con la canela de Ceilán y la pimienta de la India, eran vendidos en los puertos de especias en la costa Malabar —Cochin, Calicut, Cananore, Goa— y más al norte en los puertos de Gujerat, especialmente Diu. La población de estos puertos era principalmente hindú, aunque algunos, incluyendo Diu y Goa, tenían soberanos musulmanes. Su comercio con el resto del litoral del Océano Índico era manejado en su mayor parte por los árabes y musulmanes sometidos a ellos. Las casas mercantiles de Arabia, Egipto y África oriental tenían depósitos y comisionistas, pagando a los gobernantes locales por el privilegio. Traían a Malabar caballos de Mesopotamia y cobre de Arabia. De Malabar sus *dous* salían

con cargas sumamente valiosas para los puertos del Mar Rojo y del golfo Pérsico; y las especias, después de haber sido conducidas por tierra a los puertos de Alejandría o Siria y de haber pagado fuertes impuestos en El Cairo o Bagdad, eran compradas por los mercaderes venecianos para su distribución en Europa. El costo del comercio era enorme; pero también lo era la ganancia. Se decía que un mercader que embarcase seis cargas y perdiese cinco, todavía sacaba algún beneficio al vender la sexta.

Hasta la llegada de los portugueses a la India, el Lejano Oriente conocía a los europeos principalmente por los relatos de misioneros franciscanos del siglo XIII, tales como Carpini y William de Rubruck, que habían visitado los dominios de los khanes tártaros, y por el sin igual viajero y observador Marco Polo. Estos hombres viajaron desde Europa a Asia por tierra, o en parte por rutas terrestres. Por eso, naturalmente, aunque la intención de los portugueses era establecer comercio por mar con la India, Juan II no desdeñó las posibilidades de exploración por tierra como medio de obtener información y de establecer contactos preliminares. En la novena década del siglo XIV fueron enviados algunos exploradores-embajadores a varios lugares del Oriente para averiguar lo que pudieran acerca de la India, y, si era posible, establecer relaciones con el *Preste Juan.* El más afortunado de estos viajeros portugueses fue Pedro de Covilham, que salió de Lisboa en 1487, el mismo año en que Díaz emprendió su viaje al Cabo. Covilham, que hablaba árabe, viajó aparentemente como mercader siguiendo la vía de El Cairo a Adén, donde tomo un *dou* árabe para ir a Calicut, e hizo un reconocimiento de los puertos de la costa Malabar. De allí regresó en otro barco árabe al África oriental, donde visitó varias ciudades árabes, regresando luego a El Cairo. Posteriormente logró

Covilham llegar a Abisinia, donde permaneció los últimos trece años de su vida. Pero antes de abandonar El Cairo por segunda vez, encontró mensajero con quien enviar un informe de su viaje a Juan II. Por tanto, en 1495, los que proyectaron la expedición de Vasco de Gama tenían ante sí no sólo el informe de Díaz sobre la ruta marina hasta el gran río Fish, sino también la relación de Covilham tocante a los puertos y el comercio de la costa Malabar. Por tanto, De Gama sabía lo que debía buscar; y cuando regresó con las nuevas de su triunfo, en 1499, el gobierno portugués tenía preparado un minucioso plan para un comercio organizado, que incluía el establecimiento de factorías en los puertos de la costa Malabar y el despacho de flotas anuales con carta real.

En 1500 zarpó una flota al mando de Pedro Álvarez Cabral, quien a su llegada a Calicut se enemistó con los mercaderes musulmanes residentes y con las autoridades hindúes, y estableció una factoría en el puerto rival de Cochin, costa abajo. La tercera flota a las Indias, mandada otra vez por Vasco de Gama, zarpó en 1502. Era una flota poderosa y bien armada, constituida por catorce barcos. Con ella realizó De Gama un fuerte bombardeo a la ciudad de Calicut, acontecimiento importante en la historia de la artillería naval y en las relaciones indoeuropeas. De Gama también libró y ganó la primera batalla naval en la lucha por el control del Oriente, contra una flota equipada por los árabes de Malabar. Aunque numerosa, la flota árabe carecía evidentemente de habilidad para la maniobra y su artillería era pobre. Fue casi aniquilada por una armada portuguesa mucho más pequeña que había sido entrenada en el empleo de los cañones y a maniobrar como escuadra.

Estos primeros viajes a la India demostraron que una flota portuguesa, si estaba bien armada y dirigida, podía

derrotar a cualquier flota asiática en mar abierto. Otra prueba fue proporcionada por la decisiva victoria de Almeida, primer virrey portugués, sobre las flotas combinadas de Egipto y Gujerati, fuera de Diu en 1509. Sin embargo, continuaba siendo una realidad que en comercio próspero y franco los portugueses no podían competir con los árabes ni contar con la buena voluntad de los rajás hindúes locales. Las manufacturas europeas eran toscas y sin atractivo para los orientales; y no cabía esperar que los gobernantes locales viesen en las tripulaciones desarrapadas que vivían en apiñada suciedad dentro de desteñidos barcos, los precursores de un poder que conquistaría a Medio Oriente. Momentáneamente podían ser peligrosos los europeos; pero a los ojos de un hindú culto eran simples malhechores, pocos en número, bárbaros, feroces y sucios. Resultó evidente que para aprovechar completamente su monopolio de la ruta del cabo los portugueses tendrían que destruir mediante las armas, en el mar, el comercio árabe de especias. La tarea de planear y ejecutar esta guerra naval le tocó al jefe naval más competente de su época, Alfonso de Alhuquerque.

4) Las Indias portuguesas

El plan de los portugueses en el Oriente nunca fue de simple competencia mercantil. Aquéllos nunca se propusieron vender a menos precio que los mercaderes árabes y venecianos, inundando Europa de especias baratas; ni hubieran podido hacerlo aunque así lo hubieran deseado. Desde un principio, la relación entre portugueses y árabes fue la guerra, enconada por todas las circunstancias de odio racial y religioso.

Cuando Albuquerque fue por primera vez a la India en 1503, las colonias portuguesas se componían solamente de

almacenes donde los factores reales y los agentes de las casas comerciales de Lisboa se dedicaban al regateo de las especias en la suciedad de las ferias próximas al agua. Cada año o cada tercer año, zarpaban de Lisboa flotas armadas para recoger los cargamentos de especias. La posesión de las factorías y la continuación del comercio dependían de la tolerancia de los rajás locales. Para convertir esta precaria posición en un imperio cristiano y marítimo duradero, los portugueses necesitaban una flota permanente en el Océano Índico. Para esto necesitaban una base naval segura con facilidades adecuadas para el aprovisionamiento y la reparación de sus buques, y una reserva de marineros en el país para reponer las aterradoras pérdidas causadas por el clima y las enfermedades en las tripulaciones de los barcos. Además, necesitaban fuertes, defendidos por escuadras de barcos, dominando los términos y las casas de contratación de las rutas comerciales del Océano Índico. Tenían que transformar un comercio marítimo intruso basado en Lisboa, en una cadena de establecimientos comerciales y navales permanentes que cubriera por completo el Medio Oriente. Éste fue el costoso y minucioso proyecto que Albuquerque impuso a un gobierno parsimonioso, cuando en 1500 fue nombrado gobernador general, después de Almeida.

La base que eligió fue Goa, una ciudad grande y próspera, edificada en una isla, con un puerto abrigado, y uno de los centros de la industria constructora de barcos de la costa Malabar. Todavía es una posesión portuguesa y todavía construye embarcaciones con la teca local. La toma de Goa fue una operación osada y difícil, y su conservación contra los ejércitos del sultán de Bijapur, una lección sobre las consecuencias del poder marino. Los estrechos que separan a Goa de tierra firme son poco profundos y podían

ser forzados —de hecho lo fueron varias veces— por la caballería hindú. Los caballos no se criaban en el sur de la India; tenían que ser importados. La flota de Albuquerque, navegando frente a Goa, podía privar a sus enemigos de esta arma esencial y podría limitar el suministro de caballos a príncipes amigos de los portugueses.

Goa fue tomada en 1510. Antes de su caída, Albuquerque ya había establecido fortalezas cerca de la costa árabe. Una se hallaba en la isla de Socotora, frente al cabo Gardafui, y estaba destinada a servir como base de las correrías por el Mar Rojo —aguas desconocidas entonces por los europeos— y de la interceptación de los cargamentos de especias destinadas a Jaddah y Suez. Adén hubiera sido una base mejor; pero las tentativas de Albuquerque para aprovecharse de Adén fracasaron, y Socotora también fue abandonada al cabo de algunos años. La otra fortaleza árabe estaba en un sitio mucho más importante —Ormuz, isla situada a la salida del Golfo Pérsico, y uno de los mayores mercados del mundo en cuanto a productos orientales—. Ormuz aparece constantemente en la literatura de los siglos XVI y XVII como sinónimo del esplendor y la riqueza orientales. Era la capital de un sultán independiente y tenía un poder naval considerable. Los portugueses la tomaron mediante una sorprendente combinación de *bluff* y destreza marítima, con sólo seis barcos.

Establecidos en Ormuz y Socotora, los portugueses dominaban los extremos occidentales de las rutas comerciales árabes. Con una base principal en Goa y pequeñas bases tendidas a lo largo de la costa Malabar, podían encontrar el comercio de la costa occidental de la India, y en su día extender su poder a la costa de Ceilán. Para poder interceptar o controlar el comercio musulmán a través de la bahía de Bengala, sólo les restaba tomar una

base más al oriente. El lugar indicado era Malaca, que dominaba el estrecho por donde tenía que hacerse todo el tráfico con el Lejano Oriente. Albuquerque tomó Malaca en 1511, arriesgando para ello su dominio sobre Goa, puesto que el monzón que lo cogió en Malaca le impidió regresar hasta cinco meses después. El sitio agotó al extremo sus recursos de hombres y barcos y Goa estuvo a punto de caer durante su ausencia. La jugada le salió bien; con Malaca —límite occidental del comercio chino— en sus manos, la ruta del Lejano Oriente quedó abierta a los portugueses. El primer barco portugués en arribar a puerto chino entró en Cantón en 1513; fue la primera visita europea a China registrada desde los tiempos de Marco Polo. Los portugueses obtuvieron después el derecho a establecer un depósito y colonia en Macao, algo abajo de Cantón, y comenzaron a participar directamente en el comercio de China a Malaca.

Desde su propio punto de vista, más importante todavía, aproximadamente en la misma época, fue la llegada de los primeros barcos portugueses a las Molucas, las famosas islas de las especias, que habían sido la meta principal de casi toda su exploración. Los portugueses concertaron un tratado con el sultán de Ternate, la principal isla productora de clavo, y construyeron en ella un depósito fortificado para acopiar dicha especia. Sin duda pretendían convertir el lugar en una posesión franca como Goa y Malaca tan pronto como su fuerza lo permitiera.

En toda esta sorprendente historia, ningún factor es tan importante como la seguridad de los juicios estratégicos de Albuquerque, basados, como no podía por menos, en escatimada e incompleta información. Fue quizá el primer comandante naval que apreció cabalmente la compleja relación entre una flota y sus bases, teniendo en cuenta las

complicaciones adicionales causadas por los cambios de vientos estacionales. Calculó con sorprendente exactitud la proporción necesaria de convoyes para paquebotes mercantes, sin desperdiciar espacio para la carga ni dejar sin protección cargamentos valiosos. A fin de asegurar el monopolio del tráfico de especias de la corona portuguesa, estableció una especie de sistema de salvoconducto marítimo, mediante el cual sólo los buques que llevaban certificados del capitán de un puerto portugués no eran molestados. Sus depredaciones contra los cargamentos árabes de especias elevaron los precios que los venecianos debían pagar en Alejandría; mientras que sus compatriotas en Ceuta podían, a voluntad, cerrar el estrecho de Gibraltar a los barcos venecianos. Por todos estos medios, las especias y otros valiosos cargamentos enviados a Europa por mar quedaron pronto casi reservados a las naves portuguesas y conducidos vía el Cabo con gran provecho de los que se dedicaban al comercio, y en particular de la corona portuguesa.

Albuquerque nunca cargó con la responsabilidad y gasto de adquisiciones territoriales a menos que ellas contribuyeran directamente a las necesidades de la flota. En todos los puertos poseídos por los portugueses, los lugares de las fortalezas estaban aparte y contenían los arsenales, depósitos, cuarteles y las habitaciones de los residentes europeos. Los capitanes de puertos rara vez intervenían en los asuntos administrativos fuera de las áreas de las fortalezas, excepto en casos de serios levantamientos o tumultos que amenazasen a los intereses portugueses. Aun en Goa, las comunidades hindúes y musulmanas eran necesariamente gobernadas principalmente por sus propios jefes. Claro está que si los portugueses hubiesen tratado, como lo hicieron los españoles, de educar a la manera

europea a los súbditos que acababan de sojuzgar, el intento habría fracasado; pero faltaba la voluntad de proceder así. Pocos gobernadores portugueses se apartaron de una política estrictamente comercial. Hubo, por supuesto, mucha actividad misionera; hasta la fecha hay considerable cantidad de cristianos con nombres de pila portugueses en el sur de la India y Ceilán —cristianos católicos distintos de las mucho más antiguas comunidades nestorianas—. Pero sólo constituyen una parte de la población. En general, los portugueses mostraron una notable torpeza en el trato con las religiones nativas. Consideraron al hindú, al menos en los primeros años, como una clase de cristiano, y se sintieron ultrajados cuando se negó a conducirse como tal. Albuquerque mismo —el único entre los gobernadores portugueses— trató de establecer relaciones pacíficas con los residentes musulmanes y granjearse su confianza, pero incluso él fue incapaz de destruir su comercio con una mano y convertirlos al cristianismo con la otra.

III. El nuevo mundo

1) Las islas afortunadas

El príncipe Enrique de Portugal no sólo fue el instigador de los viajes de exploración a lo largo de la costa occidental de África, con la India como meta final; fue también, por razones conexas aunque algo diferentes, el patrocinador de la exploración atlántica hacia el occidente. Naturalmente, los portugueses estaban celosos de su monopolio comercial de África y más tarde de la India, y atacaban sin piedad a cualquier embarcación europea que encontraban en alta mar cerca de la costa africana. Los españoles eran los principales, o sospechados, intrusos. Durante el siglo XV, en toda disputa, diplomática o de otro tipo, entre España y Portugal, las posesiones coloniales y el comercio ultramarino estaban siempre entre los motivos de la contienda.

El odio de estas primeras disputas coloniales surgió no sólo del temor de los portugueses a España en su país, sino también del hecho de tener los portugueses en su flanco marítimo, durante la exploración del África occidental, un grupo de islas, algunas de las cuales estaban ocupadas, y todas eran reclamadas, por Castilla. Eran las Canarias —las Islas Afortunadas, que según Tolomeo señalaban el extremo occidental del mundo habitado—. A menudo, aunque sin éxito, Portugal trató de basar una contrarreclamación a las Canarias. A medida que avanzó el siglo y fueron descubiertos otros grupos de islas, los portugueses procuraron ocuparlos antes de que Castilla o que cualquier otra potencia pudiera hacerlo. Las islas del Atlántico eran importantes por tres razones: en primer término, por sí mismas, puesto que muchas de ellas eran fértiles y llegaron a ser sumamente productivas; en segundo, como bases y

puertos que, de ser ocupados por extranjeros, podían servir para atacar al comercio portugués del África occidental; en tercero, hacia fines del siglo, como puertos de refugio en posibles tentativas para llegar a Asia navegando hacia el occidente.

Cuatro grupos principales de islas estaban involucrados: las Canarias, el grupo de Madeira, las Azores y las islas de Cabo Verde. Los europeos, desde principios del siglo XIV por lo menos, conocían la existencia de todos estos grupos, a excepción de las islas de Cabo Verde que fueron vistas por primera vez, bien por Cadamosto, bien por un portugués contemporáneo. Algunos de los más ambiciosos portulanos del siglo XIV señalaban las Canarias y Madeira, y aun indicaban, aunque vaga e incorrectamente, las Azores. Hubo muchos relatos de viajes hechos a val las islas por catalanes y franceses, e incluso por un inglés, llamado Machin, de quien se supone que fue a las Azores acompañado por una novia raptada. Muchos de estos relatos fueron leyendas románticas. Hasta el siglo XV no se hicieron intentos sistemáticos para ocupar o explorar las islas, y la colonización de Madeira y las Azores en la época del príncipe Enrique puede ser llamada con propiedad un redescubrimiento.

La primera colonización de Porto Santo, y desde allí la de Madeira, empezó en 1420 con carta del príncipe Enrique. Después de las inevitables penalidades del comienzo, las islas se convirtieron rápidamente en productivas y prósperas y dieron pingües beneficios a los colonizadores y a quienes comerciaban con ellos, e indirectamente a su soberano, el príncipe Enrique. El primer comercio importante fue la exportación a Portugal de madera de buena calidad para muebles y vigas de casas. El siguiente, pero económicamente más importante, fue el

comercio de azúcar. La demanda de azúcar de toda Europa era grande y creciente. El príncipe Enrique consiguió que fuera extraída caña de azúcar de Sicilia y plantada en Madeira. En 1452 puso el capital necesario para construir el primer molino de agua para triturar la caña, y desde esa época el azúcar de Madeira comenzó a enviarse no sólo a Portugal sino a los principales puertos de Europa. También debe Europa al príncipe Enrique la introducción en Madeira de la uva malvasía de Creta, con la que se hacen los característicos vinos dulces de Madeira. Cuando alrededor de un siglo después el azúcar de Brasil conquistó el mercado portugués, el vino se convirtió en el principal negocio de Madeira, y ha continuado siéndolo hasta ahora.

El derecho del príncipe Enrique a Madeira se basó en la sólida razón de la ocupación previa apoyada en donación del papa, y nunca fue seriamente disputado. La colonización de las Canarias fue una historia mucho más litigiosa y complicada. A diferencia de Madeira, las Canarias estaban habitadas por un pueblo primitivo pero numeroso y bélico, los guanches. La conquista y colonización de las islas —hay siete importantes— fue tarea larga y difícil. La corona castellana obtuvo ya en el remoto año de 1344 cierta especie de título papal a la posesión de las Canarias; desde los primeros años del siglo XV varios aventureros fundaron colonias en Lanzarote, Hierro y Fuerteventura y rindieron homenaje al rey de Castilla. Las tentativas del príncipe Enrique respecto de las islas empezaron por dos expediciones, en 1425 y 1427, a la Gran Canaria, entonces no ocupada por europeos; estas expediciones fueron rechazadas por los nativos. Luego, en 1439, obtuvo Enrique una bula del papa que le autorizaba a colonizar las islas que no estuviesen ocupadas por España; pero el rey de Castilla protestó, y dos años más tarde la bula fue anulada. En 1488,

el príncipe compró los derechos sobre Lanzarote a la principal familia colonizadora, y envió una expedición que logró ocupar la isla. Siguió luego un periodo de guerra local no declarada, pero feroz, salpicado de intervalos de relativa paz. Durante uno de esos intervalos visitó Cadamosto las Canarias y estuvo en islas españolas y portuguesas. Su diario muestra que las Canarias seguían económicamente las mismas líneas que Madeira, siendo el azúcar, el vino y el trigo sus principales productos.

La guerra corsaria entre las islas fue absorbida en 1745 por la guerra de sucesión entre España y Portugal; por el tratado de Alcaçovas, la corona portuguesa renunció a cualquier derecho a las Canarias, mientras que los españoles se comprometieron a respetar el monopolio portugués en los otros tres archipiélagos. Los españoles habían ocupado la Gran Canaria durante la guerra. Conquistaron Palma en 1490 y Tenerife en 1493; de modo que hacia fines del siglo todo el archipiélago estaba en su poder, y ha permanecido en él hasta nuestros días.

Una consecuencia de esta conquista fue que las naves portuguesas que se dirigían a Guinea o más al sur tendieron a internarse mucho en el Atlántico para evitar a los corsarios españoles, y hacer su primera escala en las Azores. La exploración sistemática de las Azores había empezado en la cuarta década del siglo XV, y ya en 1439 habían sido descubiertas siete islas. En dicho año, el príncipe Enrique concedió títulos a varios individuos para colonizar las islas. La colonización siguió constantemente desde esa época y, por orden del citado príncipe, llegaron ovejas en gran cantidad. Las dos islas más occidentales, Flores y Corvo, no fueron descubiertas hasta después de la mitad del siglo. Corvo está en la latitud de Nueva York, y una vez allí, los portugueses se hallaban realmente en la ruta de América.

Durante el siglo XV los navegantes fueron descubriendo islas en el Atlántico. Ninguna razón aparente había para que el descubrimiento de nuevas islas no continuara indefinidamente. Los exploradores optimistas veían una isla en cada banco de nubes y acribillaron los mapas del Atlántico de islas imaginarias: el peñón del Brasil, que no desapareció de las cartas del Almirantazgo hasta 1873; la isla de San Brendan, frente a Irlanda; la Atlántida o Antilla, que era la más famosa de todas, la isla de las siete ciudades, adonde se rumoreaba que habían emigrado siete obispos portugueses con sus greyes durante la invasión de los bárbaros, y en donde sus descendientes vivían desde entonces en piedad y gran prosperidad. Uno de los sueños de los navegantes del siglo XV era volver a descubrir esta tierra mítica, su población cristiana y su oro. Probablemente en los puertos atlánticos de España y Portugal había hombres que pretendían haber visto la Antilla; quizás hacia el occidente a la puesta del sol, sólo para perderla por un error de dirección durante la noche. En ese mundo de cuentos fantásticos de marinos donde podía suceder cualquier cosa, fue en el que Colón vino a vender de puerta en puerta, por las cortes de Europa, la «empresa de las Indias».

2) El descubrimiento

Se ha gastado mucha tinta y erudición sobre el problema de qué esperaba encontrar Colón, y probablemente nunca se conocerá la respuesta exacta. Era Colón un hombre reservado y guardó los detalles de la «empresa de las Indias» para sí mismo. En las capitulaciones que hizo con la corona de Castilla en 1492, se estipulaba que él iba a mandar una expedición aprestada principalmente a expensas de la corona, «para descubrir y adquirir las islas y tierra firme en el Mar Océano». Si lograba buen éxito, recibiría las

recompensas enumeradas detalladamente. Años antes, en 1484, había perseguido un convenio semejante con la corona portuguesa; pero su petición, después de escuchada favorablemente, fue rechazada. Colón pasó los ocho años siguientes tratando de interesar en su proyecto —India o Antilla— a varios gobiernos, hasta que al fin se las arregló para conseguir el apoyo de un alto oficial del Estado, Luis de Santángel, tesorero del rey de Aragón y de la Santa Hermandad. El propio Santángel allegó una gran parte del dinero necesario para financiar la empresa. Gracias a sus buenos oficios, fue obtenido el consentimiento de los monarcas españoles, y una vez concedido, éstos admitieron todas las condiciones de Colón. Fueron fletados para la expedición, o incorporados de otra manera a ella, tres buques: la nao *Santa María* y dos carabelas, una de las cuales, *la Pinta,* era de aparejo de cruz. La otra carabela, *la Niña,* es probable que hubiese sido originalmente de aparejo latino, pero fue transformada en navío de aparejo de cruz durante la estancia de la flota en Las Palmas —islas Canarias— a la ida, al parecer porque Colón vio que no tenía suficiente velamen. El tamaño de los veleros es cuestión de conjetura. Ninguna de sus dimensiones reales es conocida. En aquel tiempo, el tamaño de un barco era generalmente calculado por el número de toneles de vino que podía llevar en el casco. Medidas de esta manera, se dice que las carabelas de Colón habían sido de unas sesenta toneladas. *La Santa María* era mayor, quizá de cien a ciento veinte toneladas. Esta antigua medida de capacidad no guarda relación exacta con ningún sistema moderno de cálculo; y conforme a las toneladas modernas, las cifras serían sin duda más bien menores. Aunque pequeños, los veleros eran fáciles de manejar y estaban bien construidos, especialmente las carabelas. Desde Palos, su puerto de

estancia, llevaban tripulaciones seguras, con oficiales competentes y experimentados. Colón mismo poseía grandes conocimientos de hidrografía y había servido algunos años en buques genoveses y portugueses. El viaje lo revelaría como un navegante prudente y exacto. Pintarlo como un místico sin práctica, es simple caricatura. Colón conocía su oficio e hizo preparativos completos y escrupulosos; ello realza, no deprime la fe y el valor que exigía la «empresa de las Indias».

Dejando a un lado la enorme distancia a que la tierra quedaba atrás, el viaje de ida fue afortunado. La ruta de Colón, exactamente en dirección occidental desde las Canarias, pasaba a lo largo de la línea septentrional de la zona comercial del noreste.

La navegación no es siempre segura al norte, y septiembre es la estación de los huracanes, de modo que Colón tuvo suerte al contar con un viento favorable durante todo el viaje de ida. Si hubiera viajado en un barco portugués y hecho su última escala en las Azores, habría tenido que luchar con vientos del occidente o del suroeste, y nunca habría podido llegar a América. De la manera como ocurrió, después de treinta y tres días de navegación tranquila, la flota divisó los cayos exteriores de las Bahamas.

Cualquiera que haya sido el objetivo original de Colón, no hay duda que juzgó a San Salvador como una isla exterior del archipiélago de que se creía formaba parte el Japón —un archipiélago tal como el que se encuentra señalado, por ejemplo, en el globo de Martin Behaim, de 1492—. Al parecer, Colón llegó a esta conclusión combinando el cálculo hecho por Marco Polo de la longitud terrestre de Asia, de Oriente a Occidente, que era exagerado; el informe del mismo viajero acerca de la distancia entre Japón y las costas

de Asia, 1500 millas, era aún mucho más exagerado; y el cálculo hecho por Tolomeo del tamaño del mundo, que era corto. Así supuso que la dimensión de un grado ecuatorial de longitud era 10 por ciento menor que el que Tolomeo calculó, y 25 por ciento menor que la cifra verdadera. De esta manera Colón fijó la distancia de Europa al Japón por el occidente en menos de 3 mil millas marinas. La verdadera distancia por el gran círculo es de 10 600 millas marinas. Según el razonamiento de Colón, San Salvador se hallaba muy cerca del lugar donde debía estar el Japón, y el siguiente paso era encontrar el Japón mismo.

Con ese objeto la expedición exploró Santa María de la Concepción, a la que posteriores y menos piadosos navegantes han rebautizado con el nombre de Cayo del Ron, la costa noreste de Cuba y parte de la costa norte de la Española, el moderno Haití. En la Española aumentaron las perspectivas, pues la isla producía un poco de oro aluvial, y se obtuvo de los nativos, mediante trueque, cierta cantidad de narigueras, brazaletes y otros ornamentos de oro. Sin embargo, Colón perdió en la Española su buque almirante, que se hundió, al parecer, por descuido del oficial de guardia. A consecuencia de ello, decidió regresar, dejando en tierra a algunos de sus hombres con el encargo de construir casa y buscar minas de oro. El Almirante se propuso volver al año siguiente con una flota mucho mayor.

En su viaje de regreso, Colón tuvo otra vez suerte con los vientos; bien por azar o por buen criterio, decidió navegar al norte o al noreste hasta la latitud de las Bermudas, de donde podía descender hacia las Azores antes de que reinasen los vientos del oeste. No obstante, al acercarse a Europa tuvo mal tiempo, y se vio forzado a buscar refugio primero en las Azores y después en el Tajo; y allí, en un puerto portugués, fue naturalmente requerido por

el rey para explicar sus actividades y sus extraordinarias pretensiones —pretensiones que, de confirmarse, asestarían un golpe mortal a las ambiciones portuguesas—.

Juan II era un geógrafo competente y no se impresionó por el razonamiento geográfico de Colón. Los portugueses eran escépticos acerca de las exageraciones italianas, y renuentes a creer en cualquier caso que los nuevos descubrimientos tenían conexión con Asia. Ni siquiera la descripción que hizo Colón de los primitivos araguacos concordaba con los legendarios relatos de la Antilla. De hecho, Colón había descubierto algunas islas nuevas y aparentemente sin valor en el Atlántico. De todas maneras, el hecho mismo de la exploración española en el Atlántico fue mal acogido. Juan II decidió reclamar el derecho a las tierras descubiertas por Colón sobre la base de que entraban dentro de las previsiones del tratado de Alcaçovas y de que estaban cerca de las Azores, e incluso podían ser consideradas como parte de este archipiélago. Para reforzar su caso en las negociaciones contra esta pretensión, los monarcas españoles solicitaron el apoyo de la única autoridad internacional reconocida, la Santa Sede.

El papa de entonces, Alejandro VI, era español, y por diversas razones políticas resultó dócil a las demandas españolas. De acuerdo con los deseos de Fernando e Isabel, que seguían los consejos de Colón, expidió una serie de bulas, la primera de las cuales confirmó la posesión española de las tierras recién descubiertas; la segunda, la famosa *Inter Cædera,* trazó una frontera imaginaria de norte a sur, cien leguas al occidente de las islas Azores y de Cabo Verde, y dispuso que la tierra y el mar oeste de esta línea sería un área de exploración española.

Juan II no tenía intención de ir a la guerra por unas

cuantas islas del Atlántico occidental. Aceptó la bula de demarcación como base para la negociación, y únicamente pidió que la línea fronteriza fuera trasladada 270 leguas más al oeste. Los monarcas españoles aceptaron, confiados en las ideas equivocadas que Colón se había formado respecto de la ruta occidental a la India. En todo caso, ambas partes debieron haberse dado cuenta de que una frontera tan vaga no podría ser fijada con exactitud, y haber pensado que se engañaban mutuamente. El tratado de Tordesillas fue debidamente firmado en 1494 —señalado triunfo diplomático para Portugal—, confirmando a los portugueses no sólo la verdadera ruta a la India, sino la imaginaria tierra de Antilla y la red de Brasil; aunque probablemente ésta era desconocida a la sazón, incluso en Lisboa.

Mientras tanto, España y el resto de Europa, salvo Portugal, aceptaron la estimación que el mismo Colón había hecho de sus descubrimientos. Fernando e Isabel creyeron en su relato y cumplieron todas sus promesas. En 1493, antes de concluir las negociaciones de Tordesillas, se le despachó al mando de una imponente armada, constituida por diecisiete buques, para establecer una colonia en la Española, y utilizar la isla como base para continuar su viaje al Japón y a la India como había prometido.

3) La interpretación del descubrimiento

Colón, en su segundo viaje, empleó cerca de un año en explorar las innumerables islas de las Antillas, pero fracasó en el intento de hallar algo que remotamente se pareciera a la India o Cathay. Como gobernador de la nueva colonia de la Española fracasó, y cuando regresó a España en 1496, la colonia estaba alborotada y los indios alzados. Sus soberanos le proveyeron de una flota para un tercer viaje, en el que descubrió la isla de Trinidad y la desembocadura del

Orinoco; pero al reproducirse los disturbios en la Española, lo remplazaron no sin razón romo gobernador, y su sucesor lo envió a España encadenado. En 1502, se le permitió hacer otro viaje de descubrimiento a expensas del rey. En este cuarto viaje, el más peligroso y, para él, el menos provechoso, fue descubierta una larga extensión de la costa continental de Honduras y Costa Rica, y conseguido algo de oro; pero en esta época los monarcas españoles ya estaban cansados de las importunidades financieras de Colón. Se negaron a confiar de nuevo en él como administrador, o a permitirle ejercer cualquiera de sus funciones como almirante y virrey; y murió en 1506, contrariado, aunque todavía rico.

Naturalmente, el desengaño del segundo viaje de Colón hizo que algunos españoles responsables sospecharan lo que los portugueses ya habían supuesto —que las nuevas tierras del occidente en modo alguno formaban parte de Asia—.

La exploración fuera del Caribe confirmó cada vez más esta sospecha, cuando otros gobiernos europeos, particularmente los de Inglaterra y Portugal, se interesaron en los descubrimientos del occidente del Atlántico septentrional. Este interés no era nuevo en los ingleses. En los puertos situados al sudoeste de Londres se había hablado desde hacía tiempo de las islas al occidente de Irlanda, y se habían hecho intentos de descubrirlas. Desde cerca de 1490 al parecer no sólo se pensó en islas; según informes, regularmente partían de Bristol, cada dos o tres años, barcos con destino desconocido en el Atlántico occidental. Es posible que los marinos de Bristol hubiesen descubierto y estuviesen explorando los bancos de pesca de Banks; es concebible que hasta hubiesen llegado a la costa continental. Al parecer, nada de esto se sabía en Londres. En 1488 había visitado a Inglaterra Bartolomé Colón, y no había logrado

interesar a Enrique VII en los proyectos de su hermano. Sin embargo, en 1496, enterado del descubrimiento de Colón, Enrique dio licencia a Juan Caboto o Cabot, italiano recién establecido en Bristol, para explorar al occidente del Atlántico septentrional. Nada se sabe con certeza de las intenciones de Cabot. Su proyecto sin duda era mucho más que un viaje de pesca, y más que una simple búsqueda de islas en el Atlántico. Quizás hubiese conocido, por los marinos de Bristol dedicados al comercio con Islandia, una parte de la historia de Vinland: de aquellos peregrinos noruegos que, hacía siglos, habían encontrado tierras al sudoeste de sus colonias de Groenlandia; acaso oyera hablar de mapas escandinavos, o de que unos ingleses habían llegado a ver la costa de un continente; probablemente pensó que tal costa, de existir, tenía que ser una extensión nororiental de Asia, y se haya propuesto seguirla hacia el sudoeste hasta llegar a la China continental, mucho más al oeste que las engañosas islas de Colón. Los viajes que emprendió de acuerdo con la licencia de 1496 siguieron, aproximadamente, la ruta de los vikingos a través del Atlántico septentrional —aunque un tanto más al sur, ya que, por lo que sabemos, no vio Islandia ni Groenlandia— aprovechando los vientos del este, frecuentes a principios del verano en aquellas latitudes. No se sabe nada, a ciencia cierta, de un primer viaje, infructuoso, de 1496. En su viaje de 1497, Cabot encontró tierra, posiblemente en Terranova, y después de costear durante algún tiempo regresó a dar aviso. Su última expedición, en 1498, al parecer siguió al descubrimiento, navegando más allá de Terranova y de Nueva Escocia, hasta Nueva Inglaterra, quizá más lejos aún. Los resultados geográficos, con banderas inglesas, aparecen en el mapa de De la Cosa. Los barcos de Cabot no volvieron con sedas ni especias: su proyecto fue un fracaso comercial;

él mismo pereció en el viaje, y sus partidarios ingleses perdieron todo interés en el asunto.

Durante la ausencia de Cabot, el primer viaje de Vasco de Gama había revelado a una envidiosa Europa la verdadera ruta de la India. Ninguna otra nación europea se interesó, por entonces, en disputar a los portugueses el monopolio de esa ruta. Por otra parte, ni el éxito de Vasco de Gama ni los fracasos de Colón y de Cabot bastaron para acabar con la esperanza de llegar al Asia navegando hacia el oeste.

Acaso fuera posible aún tender un hilo entre las varias masas de tierras inhóspitas hasta entonces descubiertas. El Nuevo Mundo, como se le empezaba a llamar, al menos tenía cierto valor propio. Colón había encontrado un poco de oro; Cabot no había hallado especias, pero había descubierto riquísimos bancos de peces. En 1500, la flota de las Indias de Pedro Álvarez Cabral llegó a la costa de Brasil y reveló la presencia de palo del Brasil, importante materia prima para la industria de las tinturas. Aparte de las consideraciones prácticas inmediatas, el interés público por el Nuevo Mundo se mantuvo despierto gracias a un buen número de libros acerca de descubrimientos, publicados por entonces en Alemania e Italia. Las obras sobre descubrimientos se contaban entre los *best-sellers* de la época. Una de las más famosas fue una compilación llamada *Cosmographiae Introductio,* publicada en 1507 por Martin Waldseemüller en St. Dié, en Lorena. Comprendía un opúsculo en latín intitulado *Quattuor navigationes,* que pretendía ser una carta del florentino Américo Vespucio en que se describían cuatro viajes al Nuevo Mundo. Hoy este opúsculo es generalmente —aunque no universalmente— considerado una falsificación, por cuanto no fue escrito por Vespucio. Era un relato apócrifo, parcialmente basado en

auténticas cartas de Vespucio, parcialmente inventado; pero los principales hechos que describía eran reales. Unas cartas manuscritas después descubiertas y más atribuibles a Vespucio, aunque contradicen los opúsculos impresos en detalles importantes y registran sólo dos viajes, confirman los hechos centrales. Vespucio era un hombre de negocios, un hombre importante en su nativa Florencia. Primero fue a España en 1492 como representante de los Médicis, para supervisar cierto número de contratos de abastecimientos marítimos. Su estudio de la geografía y la navegación fue sólo un pasatiempo aunque, a juzgar por sus cartas, los realizó seria y sistemáticamente. Su estancia en Sevilla le dio la oportunidad de aplicar sus conocimientos teóricos a fines prácticos, y bien llegado a la edad mediana abandonó sus negocios para dedicarse a explorar. De los dos viajes hoy generalmente aceptados como auténticos, el primero, hecho con buques españoles en 1499, fue a la región visitada por Ojeda, y en parte de la ruta acompañado de éste. Recorrió la costa desde un punto situado al oeste del Cabo San Roque hacia el noroeste y hacia el oeste hasta la laguna de Maracaibo. La descripción hecha por Vespucio de las tierras costeras hundidas de Guyana y Venezuela es reconocidamente precisa. También en este viaje hizo pruebas, originales e importantes, de un método para calcular la longitud a partir de los momentos de conjunción de los planetas con la luna, método demasiado engorroso para ser de gran uso práctico, aunque persistió en los manuales de teoría de la navegación hasta fines del siglo XVIII. En 1501 se lanzó Vespucio a un segundo viaje, auspiciado por los portugueses; enterado de que Cabral había avistado la costa de Brasil, Vespucio llegó a la misma costa en cerca de 5° Sur, y la siguió en dirección sudoeste a lo largo de más de 2 mil millas, más allá del Río de la Plata,

hasta un punto —quizás San Julián— de la costa de la Patagonia; acertadamente, Vespucio supuso que se hallaba en el lado español de la Línea de Demarcación. Por tanto, los dos viajes de Vespucio cubrieron, entre ambos, la mayor parte de la costa atlántica de la América del Sur, revelaron la continuidad y enormes dimensiones del continente y señalaron el camino que después habían de seguir Solís y Magallanes en busca de un paso hacia el oeste. La magnitud de estos descubrimientos movió a Waldseemüller a sugerir que se diera el nombre de Vespucio al continente cuya costa había explorado. La sugerencia despertó la fantasía popular, y pronto se dio el nombre de América al continente meridional. Más adelante, en el mismo siglo, en gran parte por el uso que le daba Mercator, también se aplicó a la América del Norte.

Vespucio volvió a España en 1505. Fue nombrado piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla; siendo el primero en ocupar ese cargo, de importancia y responsabilidad, que conservó hasta su muerte, en 1512. Su obra fue considerable no sólo por la magnitud de sus descubrimientos, no sólo por la celebridad —no buscada por él— que los acompañó, sino más aún por la profundidad de sus conocimientos geográficos y lo certero de su criterio. Como intérprete de descubrimientos, nadie lo superó.

Gracias a él toda Europa tuvo a América por lo que era, un nuevo continente y una barrera —una barrera incómoda para todos, excepto para los portugueses— entre Europa y Asia. Por ello, el problema de encontrar un paso occidental hacia las islas de las especias tornóse, no en hallar un camino a través de un archipiélago, sino en encontrar un estrecho a través de una masa terrestre cuyas dimensiones de este a oeste eran desconocidas. La creencia de que tal estrecho existía era fortalecida por los informes acerca del fuerte flujo

de la corriente del Golfo desde el Atlántico al Caribe. Seguramente se arguyó que un volumen tan enorme de agua debía tener salida por alguna parte.

Casi todos los monarcas europeos, en un momento u otro, soñaron con encontrar un paso occidental y quebrantar el monopolio portugués del comercio oriental. Esta ambición universal reclamaba un nuevo tipo de especialista —el explorador profesional—. A principios del siglo XVI, la actividad exploradora estaba limitada a un pequeño grupo de hombres a quienes preocupaba poco la lealtad nacional, que eran capaces y estaban deseosos de emprender exploraciones en favor de cualquier monarca que los empleara. Eran la contrapartida marítima de la gran legión de soldados mercenarios que en aquella época convertían en profesión la guerra terrestre en Europa. La mayor parte eran italianos, como Vespucio mismo, Verrazano y los dos Cabots, padre e hijo, o portugueses, como Fernández, Magallanes y Solís. Servían sucesivamente a los reyes de España, Francia e Inglaterra y a la Gran Señoría de Venecia. Sobre un fondo de celos crecientes y de encontrados propósitos diplomáticos, cambiaban de lealtad a su arbitrio y llevaban de corte en corte informes que sus amos hubieran preferido mantener secretos. Sin embargo, era tal el valor concedido a sus conocimientos que siempre se les recibía bien en cualquier lugar que eligieran para establecerse. Sólo los portugueses tuvieron cuidado de emplear a sus propios nacionales siempre que pudieron y, por consiguiente, únicamente ellos lograron conservar secretos sus descubrimientos, hasta que Magallanes, según frase de los marineros, rompió la vela.

4) El reparto del mundo

La búsqueda de un paso occidental fue estimulada no sólo

por la teoría engañosa de las corrientes oceánicas, sino también por un descubrimiento casual hecho en Centroamérica el año 1513. Un aventurero español llamado Balboa, que vivía en la Española, vino con un grupo de compañeros a buscar oro al continente. Cruzó el Istmo del Darién y por primera vez divisó el Océano Pacífico. Hasta entonces nadie sabía cuán estrecha era la franja terrestre que separaba los dos océanos. Balboa no buscaba un paso al occidente, pero su descubrimiento fue un gran incentivo para quienes lo hacían.

De las muchas expediciones que buscaron un paso a través de Centro y Sudamérica, todas menos una constituyeron fracasos —fracasos, al menos, en su objeto inmediato, porque los hombres que tomaron parte en ellas, aunque fracasaron en el intento de encontrar un estrecho, fundaron un imperio—. La historia de la conquista española pertenece a un capítulo ulterior; por el momento, este relato del descubrimiento marítimo atañe sólo a un triunfo aislado, el viaje de Magallanes al Pacífico. El año de 1519, en el que Cortés salía de Cuba para conquistar a México, fue también el año en que Magallanes salía de España con objeto de llegar al Oriente navegando hacia occidente.

El empleo de Magallanes por la corona española fue la culminación de una larga contienda diplomática. En 1494 los españoles hicieron un mal negocio, pues al acceder a que las bulas de demarcación fueran remplazadas por el tratado de Tordesillas, traspasaron sin saberlo su derecho a explotar el Brasil. Los portugueses afianzaron su ventaja obteniendo una confirmación papal del tratado con la bula *Ea quæ,* dada por Julio II en 1506. Esta bula impedía cualquier intento de revivir la línea demarcatoria de Alejandro VI. En esta época, la llegada regular a Lisboa de cargamentos de especias reveló a los españoles que estaban siendo vencidos en la pugna por

las islas de las especias. Trataron, por ello, de emplear el tratado de Tordesillas para detener el avance portugués en el Lejano Oriente, confiando en que pronto se encontraría un paso occidental. Según la interpretación española, la línea de demarcación establecida por el tratado corría derecha alrededor del mundo, dividiéndolo en dos mitades; en una de ellas, todas las tierras deshabitadas o en poder pagano correspondían a Portugal; en la otra, a España.

Los portugueses, por su parte, no tenían la intención de aceptar ninguna limitación a su expansión oriental. Aun después de su llegada a las Molucas, carecían de medios exactos para determinar la longitud de las islas y desconocían la extensión del Pacífico. Si se hubiera aceptado el punto de vista español acerca del tratado de demarcación, de ningún modo cabría admitir que las Molucas estuvieran del lado portugués de la línea; muchas cartas contemporáneas, incluyendo algunas portuguesas, las colocaban del lado español. Los portugueses reclamaron una declaración autoritaria de que la línea de demarcación estaba confinada al Atlántico, y que servía simplemente para determinar a cada potencia la ruta que se debía seguir a las Indias. Una vez más buscaron la ayuda del papado.

El aflable hedonista León X, un Médicis, estaba interesado en el descubrimiento e inclinado a Portugal. El capricho papal había sido ya satisfecho con el regalo de un notable elefante enviado a Roma por Albuquerque, y en 1514 León accedió a todas las peticiones portuguesas. La bula *Præcelsæ Devotionis* dio la bendición papal a los descubrimientos y conquistas futuras de los portugueses y concedió a Portugal todas las tierras que conquistara a los infieles, no sólo en África y la India, sino en cualquier región a que se pudiese llegar navegando hacia el oriente.

Magallanes, aunque portugués, fue impulsado por las circunstancias a ignorar el fallo de la bula. Antes de la fecha de su partida había estado varios años en el Oriente y había asistido a la toma de Malaca. No es seguro que entonces visitara las Molucas, pero algunos de sus amigos sí lo hicieron, y él sabía la latitud de las islas. En cuanto a su longitud, creía que las Molucas estaban bastante cerca de Sudamérica, y dentro de lo que los españoles consideraban como su esfera de influencia. En esto, por supuesto, estaba equivocado. También creía que era posible encontrar un paso occidental siguiendo la ruta del tercer viaje de Vespucio, en el extremo meridional de Sudamérica. En esto estaba en lo cierto. Cuando Solís hizo su viaje al Río de la Plata en 1515, Magallanes interrogó a los supervivientes y calculó por sus informes que la dirección suroeste de la costa sur del estuario hacía caer todo ese territorio meridional dentro de la demarcación española. También acertaba en esto. Evidentemente un afortunado viaje de descubrimiento basado en los razonamientos de Magallanes sólo beneficiaría a los españoles, y era inútil esperar que el gobierno portugués financiase tal viaje. Por consiguiente, Magallanes acudió a España ofreciéndole descubrir ricas islas en el Oriente, dentro de la demarcación española y por una ruta completamente española.

En las capitulaciones entre Magallanes y el emperador, las Molucas no estaban mencionadas específicamente. Magallanes sabía, aunque Carlos V probablemente no, que los portugueses ya habían llegado a las Molucas, y que la bula *Præcelsæ Devotionis* se aplicaba a las islas. Quizá esperaba encontrar otras islas igualmente valiosas en la misma longitud; pero se suponía por lo general que las Molucas eran su meta. Su empresa apareció como un acto de agresión a Portugal y como un desafío al papa. El

gobierno portugués trató de detener la expedición por todos los medios diplomáticos posibles, pero sin éxito, y en septiembre de 1519, Magallanes salió de Sevilla con una flota de cinco carabelas, cargadas con aquellas mercancías que la experiencia portuguesa vio que eran adecuadas para el comercio con el Oriente.

Los acontecimientos del viaje de Magallanes son muy conocidos: el naufragio y el motín en la costa de Patagonia; el descubrimiento y la aterradora travesía en treinta y ocho días del estrecho que lleva el nombre de Magallanes; el interminable cruce del Pacífico, que obligó a las tripulaciones de los barcos a alimentarse de ratas y cuero, los inhospitalarios desembarcos en Ladrones y Filipinas y la muerte de Magallanes, y cuarenta compañeros en una guerra local. La habilidad, resistencia y hazañas de Magallanes lo colocan, junto a Colón y Vasco de Gama, entre los más grandes exploradores. Pero el viaje sólo había llegado a su mitad. Sebastián Elcano, el navegante español en quien recayó el mando de la expedición, navegó hacia el sur desde las Filipinas con sólo dos barcos restantes, costeó Borneo, y en noviembre de 1521 llegó a las Molucas. Los españoles fueron recibidos por el sultán de Tidore, en cuyo territorio desembarcaron. Cambiaron su mercancía por cargas de clavo y establecieron un depósito en Tidore, dejando una pequeña guarnición para preparar futuras expediciones. Entonces, como ninguno de los tripulantes se mostraba dispuesto a arrostrar los peligros del estrecho de Magallanes, Elcano dividió sus fuerzas. La *Trinidad* se dirigió a través del Pacífico hacia la costa de México y fue capturada por los portugueses algunos días después. Elcano mismo eludió a los portugueses y con su maltrecha *Victoria* atravesó el Estrecho de Macasar, cruzó el Océano Índico, dobló el Cabo de Buena Esperanza y regreso a España con su

precioso cargamento. Estuvo fuera tres años. Fue una prodigiosa hazaña náutica y Elcano compartió con Magallanes el honor de este asombroso viaje. Fue el primer capitán que dio la vuelta al mundo.

La riqueza de información que este viaje proporcionó puede verse en el mapa oficial español dibujado por Diego Ribero en 1529, mapa en que se incluyen los conocimientos suministrados por Elcano. Dejando a un lado el descubrimiento, el regreso triunfante de Elcano ocasionó dos series paralelas de consecuencias. La primera fue un estado de guerra más o menos abierta entre españoles y portugueses en las islas. La segunda fue una nueva serie de relaciones exteriores amistosas entre España y Portugal en Europa. La segunda expedición española a Tidore en 1524, constituyó un fracaso desastroso; sólo un barco de una poderosa flota llegó a su destino, y tornóse claro que, pasase lo que pasase en Europa, los portugueses dominaban la situación en el Oriente y el valor de las pretensiones españolas empezaba a depreciarse.

En 1527, el emperador, en guerra con Francia y al borde de la insolvencia, concibió la ingeniosa idea de vender o empeñar su derecho a las Molucas antes de que se depreciaran todavía más. En 1529, a pesar de la oposición de las cortes españolas, el tratado de Zaragoza fue firmado en toda regla. Por este tratado, Carlos V cedía a Portugal por 350 000 ducados todos sus derechos a las Molucas, y se fijaba una línea arbitraria de demarcación 17° al oriente de las islas. La pequeña guarnición de Tidore, que se había mantenido tenazmente en condiciones muy desventajosas durante más de cinco años, recibió instrucciones de ceder el lugar a sus adversarios, y se dieron a los españoles pasajes para su patria en buques portugueses.

El tratado de Zaragoza marcó el final de un capítulo en la historia del descubrimiento. El estrecho de Magallanes nunca fue usado después por los españoles u otros navegantes como canal regular de comercio y la ruta doblando el Cabo de Hornos es relativamente reciente. Aparte de una frontera disputada en el Río de la Plata y la cuestión relativamente sin importancia de las Filipinas, las cuestiones coloniales litigiosas entre España y Portugal estaban resueltas por el momento. Pero ni las bulas ni los tratados de esta larga contienda diplomática podían obligar a terceros, y la búsqueda de un paso occidental sería continuada por otras naciones.

IV. El imperio de la plata

1) La Conquista española

Si las dos primeras décadas del siglo XVI pueden ser llamadas la época del explorador profesional, las tres siguientes, de 1520 a 1550, fueron el periodo del conquistador —del conquistador profesional—. En esos años unos cuantos miles de soldados en apuros, producto de la tradición de las guerras árabes, se apoderaron de la mayor parte de las regiones pobladas de ambas Américas y establecieron el primer gran imperio europeo ultramarino.

Antes de 1520 habían sido exploradas muchas de las grandes islas de las Antillas y un gran número de españoles se había establecido en ellas, principalmente en la Española y Cuba. Estos colonos importaron ganado y caballos, y también negros para remplazar a los nativos araguacos que iban extinguiéndose, y se hicieron hacendados esclavistas. Sus colonias eran turbulentas e inestables. Muchos de los pobladores eran soldados que habían servido en las campañas árabes o italianas; no había trabajo apropiado para ellos en España, ni se proponían trabajar en las Indias. Se establecían por corto tiempo y luego abandonaban sus bienes en pos de un yacimiento aurífero de cuya existencia corría el rumor, o simplemente por tedio o desasosiego.

El descubrimiento del Pacífico por Balboa en 1513 alentó a algunos de los aventureros a unirse a la búsqueda general de un paso marítimo a través de Centroamérica; en varios sitios de la costa del Golfo los exploradores encontraron adornos de oro y plata usados por los nativos, y tuvieron noticia de moradores de ciudades civilizadas que vivían en las montañas del interior. Esparcidos por la América tropical, principalmente por regiones montañosas,

había en realidad varios pueblos que, si bien carecían de vehículos de ruedas y bestias de carga, y usaban herramientas de madera o piedra, habían alcanzado, sin embargo, una habilidad notable en algunas artes, en escultura y construcción, en agricultura e industrias manuales, incluyendo el trabajo de metales blandos. Sus poblaciones principales, adornadas con templos de piedra o adobe y casas comunales, eran lo bastante grandes para poder llamarse ciudades. En dos centros al menos —México y la meseta central de los Andes— habían impuesto su imperio tribus guerreras que exigían tributo y trabajo obligatorio a los pueblos sometidos en una vasta zona, y habían establecido organizaciones políticas que tenían un ligero parecido con los imperios o reinos, en el sentido del Viejo Mundo. En los relatos de los españoles, la riqueza y el poder de estos pueblos no se amenguaba; y para cristianos piadosos, sus religiones tenían una horrible fascinación, combinando, como en algunos casos ocurrió, leyendas mesiánicas de extraña belleza con repugnantes ritos de sacrificios humanos y canibalismo ritual.

La rapidez con que los conquistadores españoles se apoderaron de los principales centros de la civilización americana se puede comparar con la rapidez de la expansión comercial portuguesa en el Oriente; pero la conquista española logró resultados mucho más duraderos y su buen éxito es aún más difícil de explicar satisfactoriamente. La posesión de armas de fuego fue un factor importante, pero quizá no decisivo. Un buque lleva su armamento dondequiera que va; pero en tierra los cañones tienen que ser conducidos por montañas y pantanos mediante la fuerza humana. El ejército con que Cortés invadió a México poseía solamente algunos cañones y trece mosquetes. Los caballos fueron quizá más importantes que las armas, pero los indios

pronto les perdieron el miedo y aprendieron a montarlos. Cortés tenía dieciséis caballos cuando desembarcó. Los más de sus hombres lucharon a pie con espada, pica y ballesta. Tenían la ventaja del acero sobre la piedra, pero no eran un ejército europeo bien equipado peleando contra una horda de salvajes desvalidos.

Los españoles tenían un valor sin límites y la disciplina que da la necesidad. Combatían de manera brutalmente práctica, hasta matar y conquistar, sin importar la convención azteca de hacer prisioneros vivos para después sacrificarlos. Podían explotar algunas de las leyendas y supersticiones de sus adversarios a fin de paralizar la oposición, al menos temporalmente. Tenían la ayuda de un gran número de indios aliados que —ignorando lo que les ocurriera a las ranas que pidieron rey— atacaban alegremente a sus antiguos señores o rivales. Finalmente, los españoles tenían la ventaja de su truculenta fe misionera: el indio pensaba que su religión le exigía pelear y, si era necesario, morir valientemente; el español creía que su religión le hacía capaz de ganar.

La expedición destinada a la conquista de México, que promovió el gobernador de Cuba y mandó Cortés, se componía de unos seiscientos hombres. En 1519, Cortés desembarcó cerca de la actual Veracruz e inició sus operaciones con dos actos simbólicos: la quema de las embarcaciones con que vino desde Cuba, y la solemne fundación de un concejo. Ante los magistrados de la «ciudad» de Veracruz resignó Cortés los poderes que había recibido en Cuba; y de aquéllos, en su calidad de representantes de la corona española en México, recibió nuevos poderes; y habiendo legalizado así de la mejor manera que pudo su ascenso a un mando independiente, condujo a su ejército, subiendo la escarpada pendiente,

desde los tórridos matorrales de Veracruz hasta la alta meseta central de México. Después de algunas luchas, las ciudades cercanas a la meseta consintieron en ayudarle con alimentos, cargadores y guerreros; y aprovechando astutamente las supersticiones de Moctezuma, el caudillo azteca, efectuó Cortés la entrada pacífica de su ejército en Tenochtitlan, la capital edificada sobre islas del lago de México. Su ocupación pacífica fue corta: el celo de los españoles en la destrucción de templos paganos provocó un levantamiento en el que fue muerto Moctezuma, y Cortés tuvo que retirarse de la ciudad combatiendo a lo largo de los canales durante la noche, perdiendo en ella una tercera parte de sus hombres y casi todo su bagaje. Sin embargo, las tribus auxiliares permanecieron fieles a la alianza con España y Cortés fue reforzado por otra expedición procedente de Cuba. Construyó bergantines para luchar en el lago y puso sitio formal a la ciudad, saqueándola y destruyéndola sistemáticamente casa por casa mientras avanzaba hacia el centro, hasta 1521 en que se rindieron los aztecas supervivientes. En la hermosa ciudad española que Cortés comenzó a construir en el lugar, apenas hay vestigios de los antiguos edificios indígenas: el sitio fue edificado tan completamente como las ciudades romanas de Europa.

Cortés mostró genio, no sólo al mantener unidos a sus propios hombres, sino al conseguir por lo menos la lealtad pasiva de los indios sometidos. Obró tan sabiamente que no hubo después ninguna dificultad seria con los indígenas de la meseta. Sus imitadores en Centro y Sudamérica fueron menos afortunados o menos hábiles. Los territorios mayas de Centroamérica fueron conquistados con gran brutalidad por los lugartenientes de Cortés. El Imperio inca, con su centro en el Cuzco sobre la alta meseta de los Andes peruanos, no fue descubierto por los españoles hasta 1530,

después de ocho años de exploración por tierra desde Cartagena y por mar desde Panamá. La conquista del Perú fue organizada por una compañía cuyo miembro principal era un oscuro aventurero llamado Francisco Pizarro. Pizarro entró en el Perú con un grupo más reducido aún que el de Cortés. Tuvo suerte al hallar un usurpador en el trono inca. A imitación de Cortés urdió apoderarse del jefe reinante, Atahualpa, a quien ejecutó después. Como Cortés, también, organizó Pizarro sus conquistas fundando ayuntamientos con la debida pompa legal. Y al igual que Cortés, envió a sus lugartenientes a explorar, hacia el sur, a Chile, y hacia el norte, a Quito y Nueva Granada. Pero aunque reunía todas las cualidades militares de Cortés, estaba bastante falto de diplomacia y del atractivo que tenía éste. Su nombramiento como gobernador de la mejor parte de los dominios incas provocó violentas querellas personales y, con el tiempo, la guerra civil entre los conquistadores. Francisco Pizarro, su hermano Gonzalo, su socio y rival Almagro, y cientos de sus compañeros, fueron muertos. Sus bandos lucharon intermitentemente durante casi veinte años, y se restableció la paz con muchas dificultades mediante la intervención del gobierno peninsular.

Naturalmente, los gobernantes indios supervivientes trataron de aprovechar la situación, pero era demasiado tarde. Sólo en el sur de Chile las armas indígenas vencieron a las españolas. Una gran rebelión en el México occidental fue aplastada por el primer virrey, Antonio de Mendoza, en 1542. Hacia 1550 todos los centros principales de población sedentaria de la América tropical estaban en poder de los españoles —pero no en manos de los grandes conquistadores—. Jefes privados como Cortés, Pizarro Balcázar y Nuño de Guzmán, que dependían de su poder sobre su séquito personal, si lograban escapar a los cuchillos

de sus rivales, eran desplazados por funcionarios reales. La exploración y la conquista continuó en las regiones fronterizas, en el norte de México y el este de los Andes; y en la séptima década del siglo XVI, una conquista bien planeada, hábilmente dirigida y casi sin derramamiento de sangre, añadió las Filipinas al imperio español. Sin embargo, en la mayoría de las regiones de América, la edad de oro de los conquistadores terminó cuando las principales áreas de población sedentaria quedaron aseguradas. Los bosques y las praderas despobladas no eran de su gusto. Cortés pasó los últimos años de su vida en un retiro aburrido y litigioso. Le quedaba poco que conquistar.

2) La teoría del Imperio

La conquista española en América fue una verdadera cruzada, incitando tanto al celo misionero de ganar almas como el afán de gloria militar y de botín. Sin embargo, a diferencia de las cruzadas primitivas, tuvo como secuela una inmensa tarea de gobierno imperial. Los conquistadores habían venido a América a sus propias expensas, pasaron grandes penalidades y arriesgaron sus vidas y fortunas —tal como eran— sin ayuda del Estado español. La mayoría de ellos buscaron un retiro retribuido; algunos vivieron en España del producto del botín; pero muchos más vivieron en las Indias del trabajo y el tributo de las razas sojuzgadas, como habían hecho antes que ellos los incas y los aztecas. Abandonados a sí mismos, habrían establecido probablemente comunidades autónomas, empleando las formas feudales que eran ya anacronismo en España, explotando a los indios conforme al dictado de las necesidades del momento y dando homenaje verbal pero poco más a la corona española. Muchos de los cabecillas rebeldes del Perú —Gonzalo Pizarro, en particular— pudieron ver precisamente tal sociedad, extravagantemente

leal en el sentimiento, pero virtualmente independiente en la práctica.

Los gobernantes españoles jamás pensaron por un momento permitir que persistiera tal estado de cosas. En las postrimerías del siglo XV y a principios del XVI, la corona, con gran derramamiento de sangre y gastos, había cortado felizmente las garras a las grandes casas feudales, a las órdenes militares y las corporaciones locales privilegiadas. Un absolutismo real en auge no podía tolerar el nacimiento de una nueva aristocracia feudal en ultramar. Al mismo tiempo, el gobierno real no era en modo alguno un absolutismo sin derecho o ilimitado. La Iglesia y la curia eran sus compañeras honradas y sus más útiles servidoras. La conquista de América afectó no solamente a la autoridad real, sino también a la conciencia real y a la tradición de la justicia real.

La discusión de la naturaleza y deberes de la monarquía, tanto en términos jurídicos como teológicos, fue cosa común en la España del siglo XVI. Fue una época de vigoroso y franco pensamiento político, pensamiento que era, en su mayor parte, categóricamente opuesto al despotismo y que colocaba el derecho divino y las leyes y costumbres de los pueblos libres por encima de la voluntad de los reyes. La conquista de un imperio grande y semibárbaro presentó sin duda un problema difícil para los defensores de la monarquía constitucional. Todos admitían —ningún católico podía negarlo— que las bulas dadas por Alejandro VI en 1493 habían revestido a la corona española del deber y el derecho exclusivo de convertir a los naturales de América a la fe cristiana. Si los indios se oponían a la predicación del Evangelio podían ser legítimamente reducidos por la fuerza de las armas. El deber de civilizar a un pueblo bárbaro y el hecho de que los españoles fueron los primeros europeos que

descubrieron América eran razones válidas, aunque secundarias, para la conquista. Pero si los indios fuesen reducidos por una conquista justa, ¿qué derechos políticos y jurídicos conservaban?; ¿podían ser desposeídos de sus gobernantes, si en efecto habían sido gobernantes legítimos?; ¿podían ser «convertidos» por la fuerza?; ¿podían ser hechos esclavos, o despojados de la tierra o las propiedades?; ¿estarían sometidos a los tribunales de justicia, civiles y eclesiásticos?; ¿qué derechos tenían los colonos españoles al tributo y al trabajo de los indios?

Los escritores españoles diferían profundamente en sus respuestas a estas cuestiones, y el principal motivo de la discrepancia era la naturaleza de los indios. Los colonos, naturalmente, subrayaban la aparente indolencia de gente acostumbrada a la agricultura mínima —para la subsistencia — y el resentimiento traicionero de una raza conquistada. Reclamaban un señorío local ilimitado basado en el trabajo forzoso, y sostenían, no sin alguna razón, que un feudalismo paternal respondería mejor a los intereses de los indios. Por otro lado, muchos misioneros —en particular el famoso predicador dominico Las Casas— insistían sobre la naturaleza puramente espiritual de la empresa española. La teoría lascasiana del imperio descansaba sobre la creencia de que los indios, de igual modo que los españoles, eran súbditos naturales de la corona española y gozaban desde el momento de pasar a la dominación española de todas las garantías de libertad y justicia concedidas por las leyes castellanas. Afirmaba que eran capaces racionalmente de cumplir los deberes de los súbditos españoles y de recibir la fe. Contemplaba un imperio ideal en que los indios vivirían bajo sus propios jefes, pero sujetos a la autoridad de funcionarios reales benévolos que los instruirían en las costumbres europeas y los persuadirían a abandonar las

prácticas bárbaras. La Iglesia llevaría a cabo pacíficamente su obra de evangelización y administración espiritual. Si a otros europeos, como personas privadas, se les permitía residir en las Indias, deberían vivir apartados de los indios y sostenerse con su propio trabajo.

Las Casas no era un mero teórico, sino un misionero fervoroso que había pacificado una región grande y salvaje de América Central. En España era una personalidad poderosa y respetada. Representaba, por supuesto, una opinión extrema. La opinión opuesta, la de los colonos, también tuvo sus defensores, especialmente Juan Giner de Sepúlveda, el distinguido letrado y humanista, y amigo de Erasmo, uno de los apologistas más capaces del imperialismo europeo. Entre Sepúlveda y Las Casas, y entre las escuelas y los intereses que representaban, se trabó un violento y áspero debate. La importancia de tales controversias radica en el interés público que despertaron y en su efecto sobre la política real. Los métodos de gobierno españoles, en cuanto distintos de los métodos de la conquista, fueron cautos, legalistas, lentos y sobre todo concienzudos. Fueron influidos tanto por informes de la experiencia práctica como por consideraciones de derecho abstracto. Hacia la mitad del siglo XVI, brotó del polvo de la controversia una política oficial y una teoría oficial del imperio que, a pesar de las constantes vacilaciones en cuestiones de detalle, fueron mantenidas con mucha consistencia durante doscientos años.

Las Indias eran reinos de la corona de Castilla, distintos de los reinos de España, y administrados por un consejo real propio. Los indios eran súbditos directos de la corona, no del Estado español ni de españoles individuales. Eran hombres libres y no podían ser esclavizados a menos que se les cogiera en rebelión armada. Su tierra y bienes les

pertenecían, y no podían serles quitados. Sus jefes debían ser confirmados en el cargo y empleados como funcionarios menores. Dependían de los tribunales de justicia españoles y podían demandar a los españoles y éstos a ellos; pero sus leyes propias debían ser respetadas, excepto cuando eran evidentemente bárbaras o contrarias a las leyes españolas de Indias.

Por supuesto, los indios debían ser convertidos al cristianismo tan pronto como fuera posible y ser admitidos a todos los sacramentos de la Iglesia. Su conversión debía ser libre y no forzada, y sus caídas en la herejía debían ser tratadas por la jurisdicción ordinaria de los obispos y no por la Inquisición.

Para satisfacer las peticiones de los colonos, concedió la corona a los conquistadores y colonizadores que lo merecieron, el derecho a cobrar los tributos impuestos a determinados pueblos, a manera de pensión. Estas concesiones de encomienda no implicaban jurisdicción o propiedad territorial; ni, después de mediados de siglo, trabajo forzoso. Entrañaban, para el encomendero, la obligación de prestar servicio militar y el deber de pagar los salarios del clero parroquial. El trabajo obligatorio fue permitido —se le consideró realmente indispensable—; pero conforme al sistema de mita o repartimiento, la coacción era aplicada por autoridad pública, y se establecieron cuotas de salario oficiales para el trabajo así suministrado.

Naturalmente, las disposiciones que prescribían esta política eran obstruidas a menudo y a veces abiertamente desafiadas; pero eso no disminuye los méritos de la política, como un producto del pensamiento y la experiencia del siglo XVI. Además, la ejecución de la política, aunque incompleta, de ningún modo fue tan incompetente como pretendieron

los enemigos de España.

3) Soldados, misioneros y letrados

Los españoles que pasaron al Nuevo Mundo no eran colonos que buscaban tierra libre, sino soldados, misioneros, funcionarios —una clase gobernante—. No trataron de desplazar a la población indígena, sino de organizaría y educarla y vivir de su trabajo. Tomaron tal como funcionaban los sistemas de recaudación de tributos organizados en el pasado por las tribus dominantes de México y Perú. En pocos años crearon muchos intereses, los cuales, profundamente arraigados, hicieron muy difícil la ejecución de una política oficial uniforme.

El grupo más poderoso de intereses era naturalmente el representado por los «antiguos conquistadores» y sus descendientes. Formaban una sociedad pendenciera y desordenada, cuya buena conducta tenía que ser comprada con encomiendas, mercedes de tierra y oficios menores, retribuidos. El único intento hecho por la corona para dar fuerza legal a las proposiciones de Las Casas y abolir la encomienda, en las «leyes nuevas» de 1542, provocó una revuelta armada de los colonos del Perú, en la cual fue muerto el virrey. Las «leyes nuevas» tuvieron que ser reformadas, y los pobladores presionaron constantemente para lograr más concesiones, particularmente la conversión en perpetuas de sus encomiendas, que eran temporales. Nunca hubo encomiendas u oficios suficientes para todos, y casi desde el principio apareció una clase de «blancos pobres» que vivían entre los indios y que dificultaba constantemente la labor de los misioneros. Muchos colonos, ricos y pobres, se casaron con indias, y así se añadió una clase mestiza a la sociedad ya compleja. Con el tiempo, esta gente de sangre mezclada sobrepasó en número a los indios

y españoles puros; y en la actualidad muchos de los pueblos latinoamericanos son predominantemente mestizos.

Los pobladores españoles encontraron sus principales órganos de expresión en los cabildos, poderosos y celosos de sus privilegios tanto en las Indias como en España. No había nada democrático en estos cuerpos; eran oligarquías locales. Los regidores, en los primeros tiempos, eran nombrados por los jefes militares o los gobernadores provisionales, pero en la segunda mitad del siglo XVI arraigó la práctica de la compra de esos oficios, por vida, a la corona. Los regidores elegían a sus magistrados municipales y ejercían amplios poderes administrativos, no sólo dentro de los distritos municipales, sino en grandes territorios lindantes. Escribían directamente a la corona y eran siempre sostenedores resueltos de los intereses españoles locales. Sin embargo, raramente desplegaban mucha actividad constructiva. No eran responsables, ni en un sentido exacto instituciones representativas; y en el siglo XVII, a medida que aumentó el poder de los corregidores y la venta de oficios se hizo casi general, los cabildos se sumían en la decadencia.

Por supuesto, la conquista española fue una conquista tanto espiritual como militar, y la principal oposición local al gobierno de los militares vino de los soldados de la Iglesia —los frailes de las órdenes misioneras—. Las tres órdenes, pero especialmente la franciscana, enviaron a las Indias, en los primeros tiempos, hombres escogidos, y la conversión que trataron de realizar fue más que una mera conformidad externa. Los frailes enseñaron y predicaron en lenguas indígenas tan pronto como pudieron. Establecieron comunidades misionales y convirtieron la iglesia de la misión en centros de la vida de muchos miles de indios. Iniciaron, al menos, la impartición de educación primaria y secundaria tanto religiosa como literaria a los indios, una

empresa ambiciosa encaminada, en último término, a preparar indios seleccionados para el sacerdocio. Es verdad que esta empresa fue, en lo principal, un fracaso. La iglesia de las Indias nunca produjo un clero nativo numeroso y su fuerza e influjo espiritual sobre sus conversos se resintió finalmente a consecuencia de ello. Las razones de ese fracaso son demasiado complejas para analizarlas aquí; lo que resulta seguro es que la política de las órdenes religiosas en el siglo XVI chocó con la relación señor-vasallo que los colonos trataban de establecer con los indios. La diferencia de actitud no fue solamente de carácter humanitario, pues la encomienda y el repartimiento no eran por naturaleza instituciones crueles, aunque dieran lugar a muchos abusos. Las diferencias importantes eran de carácter legal y espiritual.

En general, la corona apoyó las miras de las órdenes misioneras, pero no se atrevió a ejecutarlas totalmente. Los frailes también difirieron entre sí y se mostraron rebeldes e impacientes ante el control; no, por supuesto, al grado de llegar a la revuelta armada, pero sí al de realizar muchos actos de indisciplina de menor entidad. En diversas ocasiones desafiaron indirectamente el poder de la corona, burlando la autoridad de los obispos a quienes aquélla nombraba.

Las diferencias entre los españoles tuvieron como reflejo diferencias entre los indios, pues la mayoría de éstos mostró una sorprendente docilidad y resignación. Bajo el golpe de la conquista, su naturaleza se hundió a menudo en la melancolía apática, rota sólo por las fiestas religiosas y las borracheras que las acompañaban. Los indios dominados perdieron la cultura material y espiritual de sus antepasados, sin adquirir completamente la de los conquistadores españoles. Se convirtieron en extraños en su propia tierra.

Sin embargo, muchas tribus quedaron sin dominar y siguieron siendo peligrosas durante el periodo colonial, y aun entre los pueblos dominados continuaron existiendo grandes diferencias. Algunos jefes indios recibieron encomiendas o se convirtieron en latifundistas. Muchos otros, si se da crédito a los informes oficiales, explotaron de buen grado a su propio pueblo en provecho de los colonos españoles. Desde el principio, una clase considerable de artesanos, sirvientes, etc., se unió en gran número a la comunidad española. En muchas partes de las Indias la antigua vida aldeana empezó pronto a desintegrarse, aunque no sin protesta. La corona insistió repetidamente en que las quejas de los indios debían ser escuchadas libremente, no sólo por los jueces, sino también por las autoridades administrativas. El gobierno nombraba incluso abogados a sueldo para presentar las reclamaciones de los indios.

La insistencia real en que debía haber audiencia en todas partes ayuda a explicar una de las principales características del gobierno colonial español —el gran poder y prestigio de la justicia profesional—. Diez audiencias —tribunales de apelación— fueron establecidas en las Indias durante el siglo XVI. Los jueces de la audiencia eran siempre abogados de carrera y españoles peninsulares. Constituyeron la única rama del servicio colonial en que confió realmente la corona. Los juristas profesionales fueron los agentes ideales del gobierno centralizado. No tenían excesivo orgullo familiar, ni, por lo general, afán de gloria militar. Su educación dioles un profundo respeto a la autoridad y un hábito de cuidadosa atención al detalle, al paso que desalentó cualquier tendencia a una acción precipitada o desautorizada. Además, los jueces, representando la jurisdicción del monarca, mantenían una cierta impersonalidad que les ayudaba a controlar a los conquistadores, a quienes hubiera molestado la autoridad de

uno de su propia casta.

Cada provincia tenía su gobernador, y los gobernadores de las dos provincias mayores —México y Perú— gozaban del título y dignidad de virreyes. Algunos de estos gobernadores fueron eclesiásticos o juristas; otros, militares aristócratas; pero bajo los desconfiados Habsburgos, militares excedentes. Nunca se les confiaron los poderes y tentaciones del mando independiente. Incluso un gran administrador como Francisco de Toledo recibió poca ayuda de la metrópoli, y sólo gracias mezquinas de Felipe II por trece años de construcción imperial en el Perú. La mayoría de los virreyes desempeñaron el cargo por periodos mucho más cortos, y todos fueron cuidadosamente vigilados por sus audiencias. Éstas eran mucho más que tribunales de apelación; eran juntas de magistrados facultadas para aconsejar a los virreyes y gobernadores en todos los asuntos administrativos, informar sobre su conducta, y conocer las apelaciones contra sus fallos. Un virrey podía pasar por encima de su audiencia temporalmente, pero al recurrir los jueces a España era probable que se les diera la razón, pues el Consejo de Indias era un organismo predominantemente judicial, al cual los jueces coloniales podían esperar ser promovidos al ir ganando antigüedad.

Este engorroso sistema de frenos y contrapesos podía beneficiar a la imparcialidad y el respeto del derecho —respeto, al menos, de las formas jurídicas—; pero no benefició ciertamente a la eficiencia administrativa o rapidez de acción. Todas las decisiones importantes y muchas insignificantes se tomaban en España. En las Indias no hubo decisión alguna que no pudiera ser revocada y ninguna jurisdicción que no pudiera ser inhibida. Las apelaciones y contra-apelaciones podían sostener la acción esencial durante años, hasta que la causa de ella fuera olvidada. El

«obedézcase pero no se cumpla» llegó a ser el lema administrativo de un imperio cuya legislación y política básica eran, en muchos respectos, modelos de ilustración para su tiempo.

4) El comercio atlántico y las flotas de la plata

La ocupación característica del español del Nuevo Mundo fue la ganadería. Era una ocupación peculiarmente bien apropiada para el temperamento de los conquistadores: una vida al aire libre sobre grandes zonas, que ofrecía muchos estímulos y que requería de gran pericia en la equitación y explosiones periódicas de extraordinaria energía, pero que para los más no exigía esfuerzo constante o prolongado. En España, los propietarios de rebaños y halos eran favorecidos social y económicamente a expensas del labrador; el derecho de pasto tendía a imperar sobre toda otra clase de derechos agrarios. Pronto se produjo una situación semejante en las regiones templadas de la América española, donde el laboreo de la tierra fue abandonado principalmente a los indígenas. Se importaron gran cantidad de caballos, vacas y ovejas, que se multiplicaron rápidamente. Como en todas las actividades de los españoles en el Nuevo Mundo, los métodos empleados fueron descuidados y ruinosos. El cuero alcanzaba un alto precio en Europa en aquellos tiempos turbulentos: por un jubón de piel de buey se daría una cuchillada. A menudo las bestias eran sacrificadas sólo por sus pieles, dejándose descomponer la carne sin provecho. A pesar de eso prosperó la industria. Grandes haciendas se formaron en torno de las estancias ganaderas, donde los ganaderos españoles vivían en estado patriarcal, rodeados por sus empleados españoles —de clase humilde— y mestizos, y sus peones indios.

En las tierras tropicales de la costa, donde no podía

prosperar el ganado, el principal producto español fue el azúcar, que había sido introducida en las Antillas por Colón y en México por Hernán Cortés. El azúcar era un artículo que se prestaba a la producción en gran escala, puesto que se necesitaba equipo bastante complicado para triturar la caña, extraer y refinar el jarabe y cristalizar el producto final. Las plantaciones de azúcar fueron iniciadas por varios españoles, particularmente cerca de las costas del Caribe y del Golfo. Había una constante demanda de azúcar —entonces un lujo caro— en Europa, y la industria prosperó bastante a pesar de los métodos antieconómicos y de la intervención gubernamental. Tanto el azúcar como el tabaco —producto de considerable importancia económica en el siglo XVII— se producían principalmente mediante el trabajo de esclavos, negros africanos importados a tal fin. Como los negros eran súbditos de reyes africanos bárbaros y no del rey de España, ningún reparo legal había, y pocos reparos humanitarios, de haber alguno, para su adquisición como esclavos. Tenían que ser conseguidos por medio de agentes portugueses, y eran sumamente caros en las Indias.

Los productos animales y vegetales de las Indias eran casi insignificantes para muchos españoles, en comparación con los productos minerales —los metales preciosos—. La minería de oro y plata a raíz de la conquista era una simple cuestión de extracción y lavado en corrientes a propósito; pero a mediados del siglo XVI se descubrieron riquísimas vetas argentíferas en Zacatecas y Guanajuato, México, y en Potosí, que pertenece ahora a Bolivia. Varias formas de tosca producción en grande sustituyeron rápidamente al primitivo proceso de lavado, y una enorme planta —enorme para aquellos días— fue establecida para extraer la plata del mineral, en general por un procedimiento de amalgamación con mercurio. Estos adelantos produjeron luchas ilegales y

acaloradas por la plata, y pronto se fundaron tribunales especiales en los reales de minas para registrar quejas y fallar pleitos. Es probable que algunos españoles trabajaran pequeñas pertenencias con sus propias manos, pero el típico minero de plata era un capitalista y un contratador de trabajo nativo, experto o no, en un escala bastante grande.

La corona exigía una parte, generalmente un quinto de todo el metal producido. Éste era el impuesto que despertó la envidia y el recelo de los demás monarcas europeos. Realmente, en la mayoría de los años quizá no ascendió a mucho más del diez o quince por ciento de la renta total de la corona española, y era empeñado a los banqueros alemanes mucho antes de salir de América. La constante importación de plata tuvo efectos desastrosos en los precios y en el conjunto de la estructura económica española —efectos que los contemporáneos solían atribuir a cualquier otra causa menos a la verdadera—. Las teorías económicas de la época consideraron a los metales preciosos como el producto más importante y valioso de las Indias. El gobierno trató por todos los medios posibles de estimular la minería de oro y plata y obligar al pago del impuesto sobre las barras de dichos metales. Se empleó un numeroso cuerpo de oficiales para pesar, ensayar y marcar las barras de plata conforme salían de las minas y tomar la parte real. Todavía más, en los puertos había vigilantes para evitar las tentativas de contrabando de la plata sin marcar. A mediados del siglo XVI se ideó un sistema de convoy para proteger los cargamentos metálicos durante la travesía del Atlántico. Desde 1564 se despacharon desde España dos flotas armadas cada año, una para México y los puertos del Golfo, y otra para el istmo de Panamá. Ambas flotas invernaban en América y en la primavera siguiente se juntaban en La Habana para el viaje de regreso. Cada flota se componía de

veinte a sesenta buques, escoltados generalmente por varios barcos de guerra —entre dos y seis—. Excepto en uno de estos convoyes, estaba prohibido a cualquier barco cruzar el Atlántico, a menos que se le hubiese concedido permiso especial. Las salidas eran bastante regulares, lo cual permitía a los corsarios esperarlos, y casi todos los años se perdían uno o dos barcos. El plan total muestra la excesiva confianza de Felipe II en el poder de la unión y volumen y su incapacidad para darse cuenta del valor de maniobra y velocidad —el mismo error que provocó el desastre de la *Invencible* en 1588—. Sin embargo, los convoyes cumplieron su propósito: mantuvieron salidas regulares durante siglo y medio, y sólo tres veces en ese periodo, una por los ingleses y dos por los holandeses, fue interceptada y derrotada toda la flota. El costo de los convoyes era sufragado por una serie de pesados y complicados impuestos sobre todas las mercancías que iban y venían; así que la seguridad de las flotas se compraba a alto precio; y el apresto general aumentaba mucho las demoras para obtener mercancías en las colonias y el precio de éstas, en el caso de que llegaran.

El comercio con las colonias fue un monopolio durante la mayor parte de los siglos XVI y XVII. El monopolista no era la corona (como en Portugal), sino el consulado —gremio de los mercaderes— de Sevilla, con su organización auxiliar en Cádiz. Por una serie complicada de ficciones, todas las casas comerciales de España, mediante apoderados, llegaron a ser miembros del consulado sevillano, consignando sus cargamentos a nombre de mercaderes residentes en Sevilla. Aun las firmas comerciales extranjeras —algunas alemanas, inglesas y flamencas— adoptaron este recurso, de modo que los verdaderos miembros del gremio hacían un enorme negocio de comisión que vino a eclipsar su propio comercio legítimo. Sevilla fue el cuello de botella del comercio de las

Indias; un cuello de botella estrechado aún más por el reglamento de licencias de la Real Casa de Contratación —licencias de emigración, para evitar el embarque de judíos y herejes; licencias de navegación, para comprobar el buen estado de las embarcaciones; de pilotos, para comprobar su competencia—. Algunas mercancías sólo podían ser exportadas con licencia especial —las armas de fuego y los esclavos negros, por ejemplo—. Esta reglamentación es comprensible, puesto que la corona temía siempre la posibilidad de un motín de esclavos; pero el sistema en conjunto constituía un tremendo obstáculo para el comercio.

Además del monopolio y la reglamentación, hubo mucha rigidez en la estructura económica total de España, lo cual hizo sumamente difícil el rápido crecimiento del comercio de exportación. Entre las causas de esta rigidez estaban: el desprecio sentido hacia el empleo trabajoso; la decadencia de las artes mecánicas y de la agricultura debida a las guerras contra los moros y a la expulsión de judíos y moriscos; los privilegios concedidos a la Mesta y los perjuicios de ellos derivados para los intereses agrícolas; la gran proporción de gente con ocupaciones improductivas, especialmente la Iglesia; y los gravosos impuestos y constantes guerras europeas. Además, los centros comerciales más florecientes de España, en Cataluña y Aragón, estaban entregados a sus relaciones mediterráneas y no tenían interés en participar en el comercio de Indias.

Todas las Indias eran un mercado ansioso de telas, armas, herramientas y quincallería de toda clase, libros, papel, vino, aceite y esclavos. Los productores españoles no podían, o no querían, exportar estas mercancías en cantidad suficiente o a precios de competencia. Por ello, el comercio de las Indias era una tentación permanente no sólo para los piratas y corsarios, sino para los tratantes de esclavos,

contrabandistas y comerciantes irregulares de todas las naciones.

V. Pescadores, exploradores y tratantes de esclavos

1) Las pesquerías del Atlántico

Las proezas más espectaculares de la gran edad del descubrimiento fueron sucesos ocurridos en la busca de especias o metales preciosos; pero éstos no constituyeron los únicos productos ultramarinos de gran demanda en Europa. Territorios que no producían ninguno de ellos llegaron a ser considerados como poseedores de cierto valor propio y dignos de merecer el esfuerzo de explorarlos. De todos los artículos mercantiles de la Europa de los siglos XVI y XVII, el pescado fue probablemente el más importante. Los monasterios y los señores poseían sus propias lagunas para pescar; pero para la mayor parte del pueblo el pescado seco o salado era un alimento vital en el invierno y en los días de ayuno. En consecuencia, la pesca marítima fue una industria importante y el fracaso gradual de la pesca de arenque en el Báltico, monopolizada durante muchos años por los buques de la Hansa alemana, obligó a los pescadores de todas las naciones a explorar el litoral de Europa e Islandia y aventurarse mucho en el Atlántico.

En cuanto a la potencia marítima de España y Portugal, más que de mirar por la observancia de las bulas papales, se preocupaba en mantener alejados a los barcos de otras naciones de las fuentes ya descubiertas de especias y metales preciosos. El Atlántico del norte no frecuentado por españoles o portugueses era otra cuestión, y Enrique VII se tomó la libertad de enviar a Juan Cabot a explorarlo, a pesar de los rumores de protesta por parte de España. Cabot descubrió que el mar vecino a Terranova era abundante en pesca mayor; pero el primer pueblo que se aprovechó de este

descubrimiento fue, una vez más, el portugués. Según una tradición creíble, uno de los miembros de la tripulación de Cabot había sido un portugués, un tal Fernández, apodado *el Labrador;* y fue él quien dio su nombre, primero a Groenlandia, y después al territorio denominado ahora Labrador. Fernández volvió a su patria y refirió lo que había visto. Sus informes fueron prontamente reforzados por los hermanos Corte-Real, portugueses residentes en las Azores que hicieron una serie de viajes por comisión real para descubrir tierras en el noroeste, dentro de la demarcación portuguesa. A diferencia de Cabot, los hermanos Corte-Real no tenían esperanzas de encontrar especias, pero apreciaban el valor de Terranova como una fuente de madera para mástiles y vergas, y reclamaron toda la costa para Portugal. A la sazón, se creía en general que el Labrador estaba en el sector portugués según la demarcación de Tordesillas y así se señaló en 1502 en el mapa de Cantino. La costa era demasiado árida para tentar a los españoles o portugueses a colonizar, pero estos últimos, desde principios del siglo XVI, comenzaron a explotar la pesca de los bancos de Terranova. A los pocos años, el bacalao llegaba a Portugal en cantidad suficiente para que un impuesto de importación sobre él mereciera la pena. Los portugueses se anticiparon así a los franceses y a los ingleses, y nunca dejarían de ser sus fuertes competidores. Muchos pescadores portugueses se establecieron en Nueva Inglaterra con posterioridad y aún pueden ser encontrados sus descendientes en Princetown.

Los franceses llegaron poco después. En 1509, un barco normando trajo a Rouen un grupo de indios, con la canoa en que habían sido cogidos; y al menos por esa fecha los normandos y los bretones pescaban regularmente en los bancos. Faltan informes acerca de los primeros viajes de

pesca hechos por los ingleses; pero los Cabot, padre e hijo, eran muy conocidos en Bristol, y los pescadores de los puertos occidentales no iban despacio cuando se trataba de sacar provecho de sus descubrimientos.

A medida que aumentó el número de barcos en los bancos, cambió la naturaleza del comercio, pasando de la venta inmediata de pescado fresco en el mercado, a la venta de mayores cantidades de pescado seco a intervalos más largos. Los pescadores levantaban albergues temporales en tierra durante los meses de verano para sacar y reparar las redes y ahumar y salar la pesca. Las pretensiones territoriales de Portugal no fueron tomadas en cuenta, pues allí no había fuertes ni patrullas navales. Las playas de la costa de Terranova se convirtieron en campamentos estacionales regulares de una vigorosa y libre comunidad pesquera cosmopolita.

El desarrollo de las pesquerías del norte del Atlántico tuvo efectos de gran alcance, tanto en la misma Europa como en la historia de la expansión europea. Evidentemente, la importación de grandes cantidades de bacalao fue por sí misma un acontecimiento económico significativo en un continente donde mucha gente vivía más próxima al hambre una parte del año. Los campamentos pesqueros de estación llegaron a ser también centros de trueque con los nativos, así que el comercio de pieles se desarrolló como una lucrativa línea lateral de la pesquería. El natural deseo de aumentar la duración efectiva de la estación de la pesca y el comercio de pieles dio origen a proyectos, como los de sir Humphrey Gilbert a fines del siglo XVI, para remplazar los campamentos estacionales por colonias permanentes en Terranova y otras partes de Norteamérica. Es cierto que estos planes no emanaron por lo general de la comunidad pesquera. Los patrones de embarcaciones no

eran proyectistas a largo término; su negocio consistía en coger abundante pesca durante los meses de verano y regresar al hogar con ella antes de que llegaran los vientos de otoño. La mayoría se opuso rudamente a cualquier idea de establecer colonias en Norteamérica, cuyos habitantes podían competir con los pescadores de estación a causa de que pescaban una parte mayor del año; pero aunque los jefes de la comunidad pesquera no estaban interesados en explorar para sus propios fines, los pescadores a menudo se comprometieron a hacer viajes de exploración. Quizá el resultado más importante de la pesca en los bancos fue el aumento del número de barcos y hombres aptos para largas y peligrosas travesías. Una serie de leyes de los Tudor se refiere a las pesquerías como un plantel de buques marinos, y los legisladores sólo expresan la verdad. Los barcos que buscaron pasos al norte y establecieron el comercio con Rusia; las expediciones que comenzaron la colonización de Norteamérica; las flotas inglesas y holandesas que derrotaron a los navíos españoles, estaban tripulados por marinos entrenados en la dura escuela de la pesquería en los bancos.

2) La busca de un paso por el norte

Los estados marítimos del norte de Europa no estaban satisfechos en modo alguno con saber que sus pescadores obtenían una rica cosecha de mar. Durante el siglo XVI la demanda de especias y otros artículos orientales continuó siendo tan urgente como siempre, y los precios fueron tan altos como antes o más; aunque ahora las ganancias eran para los embarcadores portugueses y los revendedores de Amberes, ciudad que se había convertido en principal mercado europeo de especias. Los ingleses, franceses y holandeses aún anhelaban encontrar una ruta directa a la «Especiería». El estrecho de Magallanes era demasiado peligroso y la ruta del Cabo estaba muy bien guardada por

los portugueses. Los grandes ríos que parecían ofrecer posibilidades de comunicación con el Pacífico fueron explorados uno tras otro sin esperanza: el Río de la Plata por Solís y Sebastián Elcano, el Hudson (quizá) por Verrazano y el San Lorenzo por Cartier. Únicamente quedaba la posibilidad de la circunnavegación o de pasar por los extremos septentrionales de América o Europa.

A los navegantes que habitualmente usaban un globo terráqueo les parecía obvio que debía de haber una ruta más directa al Oriente a través del Ártico que doblando el Cabo de Buena Esperanza; y efectivamente la hay, aunque sólo sea posible mediante la aviación. La mayoría de los mapas del siglo XVI muestran el Ártico como un mar abierto con grandes islas muy separadas entre sí. Poco se sabía entonces sobre la vasta extensión de la capa de hielo septentrional. Los navegantes argüían que, contra todos los supuestos, los trópicos habían resultado franqueables, ¿por qué no el Ártico? Inglaterra proyectó un gran número de viajes al norte, que fueron financiados, o por sindicatos especiales, o por las compañías mercantiles que se formaron a mediados del siglo XVI. En particular, la «Compañía de aventureros mercantes para el descubrimiento de regiones, dominios, islas y lugares desconocidos» tuvo como primer director a Sebastián Cabot, el viejo, que había sido piloto mayor de España, y que después de sus fracasos en el noroeste y en el Río de la Plata, determinó explorar en el noroeste.

En 1553, la Compañía despachó una flota de tres buques al mando de sir Hugh Willoughby con la intención expresa de llegar a China por un paso al noreste. Los nombres de los barcos son dignos de mención por su optimismo valiente aunque fuera de lugar. Eran el *Bona Speranza,* el *Bona Confidenza* y el *Edward Bonaventura.* Cerca de las islas Lofoten una tormenta separó los buques.

Dos de ellos, incluyendo el buque enseña de Willoughby, entraron en una ensenada cerca del Cabo Norte. Allí se helaron pronto y toda la tripulación murió de frío y hambre. Sin embargo, el *Edward,* mandado por el viejo navegante Richard Chancellor, entró al mar Blanco y llegó a Arcángel. Allí se enteró Chancellor por vez primera del poder y riqueza del emperador de Rusia, y tras largos cabildeos con los habitantes del lugar, él y alguno de sus oficiales hicieron en trineos de caballos un asombroso viaje en pleno invierno desde Arcángel a Moscú.

En esa época Rusia estaba casi completamente aislada de los otros países civilizados. Pueblos nómadas la rodeaban por el sur y el este; ningún intercambio estaba permitido con la belicosa y católica Polonia, al oeste, y su única costa, al norte, estaba cubierta de hielo gran parte del año. En este aislamiento, Iván el Terrible y su antecesor habían conseguido un grado considerable de orden y unidad nacional en la Gran Rusia. El único contacto de Iván con Europa se efectuaba a través de los barcos de la Hansa del norte de Alemania. Y ocurrió que las relaciones con las ciudades de la Hansa se habían roto poco antes de la llegada de Chancellor por varias razones políticas y Moscú sufría por la consiguiente carencia de mercancías importadas, ropa de lana y principalmente armas de todas clase. Inglaterra producía estos artículos y era también un mercado estable para pieles, cáñamo y sebo, que producía Rusia. Por estas razones, los aventureros ingleses fueron doblemente bien venidos, como extranjeros civilizados y como comerciantes. Por suerte, Chancellor era, a la vez que buen marino, diestro diplomático. Fue recibido con una hospitalidad real impresionante. Su visita produjo la apertura del comercio y una larga serie de conversaciones diplomáticas, que se extendieron incluso a sugestiones tanteadoras de alianza y

matrimonio real.

Los resultados de estas conversaciones no fueron enteramente satisfactorios. El interés de Iván respecto de Inglaterra no era sólo comercial sino diplomático, militar y social. El interés de Isabel respecto de Rusia sólo era comercial. El intercambio entre ambos países se caracterizó por propósitos contrarios e incomprensiones, como ha ocurrido casi constantemente desde entonces. Esto no fue culpa de Chancellor o de Antony Jenkins, su sucesor. Sus relaciones personales con Iván fueron siempre excelentes. Chancellor era un soñador de insólitas facultades y en uno de sus informes escribió un juicio sobre los rusos digno de ser citado:

> Si conocieran su poder —dice—, ningún hombre podría luchar con ellos, ni a los que habitan cerca dejarían tranquilos, pero creo que esto no lo quiere Dios: pues puedo compararlos a un potro que no conoce su fuerza, a quien una criatura maneja con una brida, a pesar de su gran fuerza; porque si él la conociera, ni niño ni hombre podrían manejarlo.

El comercio entre Rusia e Inglaterra nunca aumentó mucho en el siglo XVI a pesar de su próspero comienzo. La Compañía Moscovita que se formó para explotarlo duró relativamente poco. El viaje a Rusia era muy largo y difícil y los riesgos demasiado grandes. Rusia no aparecería como figura permanente en el escenario europeo hasta la época de Pedro *el Grande;* pero esto no quita mérito a la proeza de Richard Chancellor. Su viaje fue uno de los mayores viajes ingleses de descubrimiento, aunque contribuyó poco a la solución del problema del paso por el noreste. Posteriormente, el personal de la Compañía Moscovita hizo intentos para encontrar el paso, y también los realizaron a fines del siglo algunos exploradores holandeses, el más prominente de los cuales fue William Barents. Los holandeses continuaron la búsqueda hasta 1624, pero el único resultado de sus viajes fue el acopio de información

sobre Spitzberg, Nueva Zembla y la costa norte de Rusia. Este conocimiento fue útil, no ciertamente para los comerciantes de especias, sino para los patrones de balleneros. La Compañía Moscovita y varias empresas holandesas se interesaron en la pesca de ballenas, y el continuo desarrollo de ella en el Artico a fines del siglo XVI y principios del XVII fue en gran parte suscitado por los informes traídos por los buscadores de un paso al noroeste.

La existencia de un paso al noroeste había sido sostenida por los geógrafos antiguos y modernos más que la del noreste. El convincente *Discurso* de sir Humphrey Gilbert sobre la materia ofrece una imponente lista de autoridades. La verdadera búsqueda que comenzó con el primer viaje de Frobisher en 1576, fue otra historia de heroísmo, de fracaso en su propósito principal y de resultados satisfactorios en direcciones inesperadas. Frobisher hizo tres viajes, sin hallar nada de más valor que algo de mineral de oro, cuyo contenido de metal era demasiado pequeño para compensar los gastos de extracción. Su obra fue continuada desde 1585 por John Davis, que buscó el paso marino que separa Groenlandia del archipiélago norteamericano; y después, en el siguiente siglo, por Hudson, Bylot y Baffin. En conmemoración de estos hombres, llevan sus nombres cabos, bahías e islas de la América Ártica. Todos eran ingleses, pues el paso al noroeste, sólo entre los primeros proyectos de exploración, fue principalmente una empresa de Inglaterra. Además del aumento de los conocimientos geográficos, el primer resultado práctico de su labor fue el descubrimiento, en el estrecho y bahía de Hudson, de una puerta trasera a la más rica región productora de pieles del mundo, una región que de otro modo hubiera sido monopolizada por Francia. A fines del siglo XVII esta vasta y aislada bahía ártica mantendría un arriesgado y lucrativo

comercio, y llegaría a ser una vía marítima muy disputada internacionalmente.

3) Los intrusos en América

La debilidad del sistema comercial español en América fue durante casi tres siglos un factor constante en la situación económica de Europa. España no podía satisfacer más que una parte de los pedidos de sus colonias. Mientras los españoles de la Península trataban de mantener precios altos y un monopolio rígido, los españoles de las colonias querían abundantes artículos a precios bajos y deseaban comerciar con extranjeros para obtenerlos. Hubo un mercado fácil y rápido en las Indias para cualquier propietario de buque que pudiese vender a menos precio que los comerciantes regulares de Sevilla y que estuviera dispuesto a arrostrar posibles persecuciones de las autoridades coloniales. El primer extranjero que explotó este mercado sistemáticamente fue sir John Hawkins, fundador del comercio inglés de esclavos.

Durante el reinado de María y los primeros años del de Isabel, los ingleses estuvieron en posición firme para hacer una oferta de comercio pacífico con América. Las relaciones entre Inglaterra y España eran relativamente amistosas. El gobierno español era aún capaz de usar el ofrecimiento de una participación en el comercio de las Indias como una contraprestación política. En el peor de los casos, un comerciante inglés no sería tomado por un pirata a la vista, como lo hubiera sido un francés. De las dos mercancías más solicitadas en las Indias —telas y esclavos negros—, los ingleses producían la primera y podían comprar la segunda en el África occidental a riesgo de una escaramuza con las autoridades portuguesas —riesgo que les preocupó cada vez menos conforme avanzaba el siglo—. Hawkins tenía al

menos una esperanza razonable de conseguir alguna clase de permiso español para comerciar; no era contrabandista: estaba pronto a pagar todos los impuestos legales y, a cambio de un permiso, se declaraba deseoso y dispuesto a contribuir a limpiar la Tierra Firme de su plaga crónica de piratas, y en particular a atacar y destruir un molesto poblado de franceses hugonotes, recientemente establecido en la costa de Florida, cerca del canal de este nombre.

Sin embargo, Hawkins no estaba dispuesto a acudir directamente a la corte española y a soportar toda la mora y el dolo que tal solicitud hubiera implicado. Se propuso emprender de inmediato el comercio de las Indias y probar sus buenas intenciones con sus buenas obras. En 1562 realizó su primer viaje con esclavos —una modesta aventura de tres pequeños buques, pero brillantemente planeada y ejecutada—. Su primera escala fue Tenerife en las Canarias; aquí, mediante los buenos oficios de un negociante conocido, contrató un piloto español y envió un mensaje a los compradores de la Española de que llegaría más tarde con un cargamento de esclavos. En Sierra Leona, su siguiente escala, consiguió trescientos negros, unos capturados en la costa y otros comprados a negociantes portugueses, quienes posteriormente se quejaron a la reina Isabel de que Hawkins había recurrido a la fuerza para obligarles a venderlos. Con este cargamento, Hawkins se dirigió, a través del Atlántico, a la Española. Aquí, tras muchas negociaciones, obtuvo permiso de las autoridades locales —que carecían de facultad de darlo— para vender a sus esclavos. Pagó las cargas oficiales de costumbre y los derechos de licencia, y obtuvo una gran ganancia y aun consiguió testimonios locales demostrativos de que se había portado correctamente y dedicado al comercio pacífico; así que todos se mostraron satisfechos.

Hawkins aceptó que el pago por sus esclavos consistiera en pieles y azúcar, artículos valiosos en Europa. El cargamento era tan voluminoso que fletó dos barcos más en la Española para llevar la mercancía a su patria. De manera algo sorprendente, despachó uno de estos barcos a España, consignando su carga a un negociante de Sevilla amigo suyo. El cargamento era pequeño; quizá el objeto de Hawkins era probar la reacción española ante su viaje, y mostrar que era un traficante con licencia y no un pirata. La carga fue confiscada tan pronto como llegó a Sevilla y los intentos de Hawkins para recobrarla, a través del embajador español en Londres, fueron inútiles.

Hawkins comenzó en seguida a hacer preparativos para un segundo viaje en mucho mayor escala. Y esta vez la reina y varios miembros de su consejo privado fueron accionistas, aunque naturalmente su participación no se hizo pública. Hawkins llevó su cargamento en esta ocasión a los puertos continentales de Venezuela y el Istmo. Siguió el mismo procedimiento que la vez anterior, vendió sus esclavos con ostentación ocasional de fuerza ficticia, recibió testimonios semejantes de buen comportamiento, y otra vez logró un gran provecho, consistiendo en plata mucha de la carga con que regresó. No obstante, cuando llegó a Inglaterra, le aguardaban dos malas noticias. Una era que el diestro y cruel almirante Menéndez había ido a las Indias con una flota de fragatas, había destruido la colonia francesa de Florida y se dedicaba a limpiar las Antillas de nidos de piratas. El buen éxito de Menéndez redujo evidentemente el valor de la oferta de Hawkins de servir a Felipe II. La otra noticia era que el gobierno español había empezado a procesar a funcionarios coloniales que habían tratado con Hawkins, y había dado instrucciones al embajador español en Londres para protestar enérgicamente contra el comercio de

contrabando de esclavos.

Inglaterra estaba en paz con España e Isabel trataba de continuar en paz; la reina prohibió severamente a Hawkins volver a las Indias occidentales.

Hawkins observó la carta real, pero no el espíritu de las órdenes, de la reina; envió a uno de sus capitanes, llamado Lovell, al mando de la siguiente expedición. Lovell tuvo muchas dificultades para vender a sus esclavos, pues las autoridades locales se estaban volviendo muy temerosas. En 1567, Hawkins consiguió que la reina cambiara de parecer y le permitiera mandar en persona su último viaje. Este viaje fue desastroso. La pequeña flota fue atrapada en el puerto de San Juan de Ulúa por el convoy anual, que llegó algunas semanas antes de la fecha esperada con el nuevo virrey de la Nueva España a bordo. Por primera vez en su vida, Hawkins tuvo que habérselas no con los españoles de la colonia que estaban deseosos de evadir la ley en beneficio propio, sino con los altos oficiales españoles cuyas carreras dependían del mantenimiento de la ley. Para el virrey, Hawkins era un pirata hereje a quien no se debía guardar lealtad. Entrando en el puerto so pretexto de una pretendida tregua, la flota española abrió fuego y hundió o capturó tres de los cinco buques de Hawkins. Los otros dos, uno mandado por el propio Hawkins, y el otro por su primo, Francis Drake, llegaron finalmente a Inglaterra en enero de 1569, casi hundiéndose, y con la tripulación a punto de morir de hambre.

Este combate significó el colapso del gran proyecto comercial de Hawkins. Durante la ausencia de Hawkins, los Países Bajos españoles se rebelaron contra sus dominadores. Dos años más tarde, el papa excomulgó a la reina Isabel y eximió a sus súbditos del deber de obediencia, y dos años

después de esto centenares de franceses protestantes fueron asesinados en la noche de San Bartolomé. La guerra entre los intereses católicos y los protestantes era, claramente, sólo cuestión de tiempo.

En los siguientes treinta años, capitanes protestantes fueron a las Indias españolas más como piratas y corsarios que como comerciantes pacíficos, aunque ilegales. No obstante, la demanda en Europa de plata, azúcar, pieles y tabaco americanos, y la demanda en América de esclavos y mercancías manufacturadas, continuaron en aumento. Una vez que Hawkins mostró el camino, las corporaciones mercantiles inglesas, francesas y holandesas no se contentarían con comprar productos americanos en pequeñas cantidades a los altos precios de los codiciosos intermediarios de Sevilla. El comercio ilícito nunca cesó por completo, y con la restauración de la paz, mercaderes de todo el mundo frecuentaron el Caribe, con muy buen éxito. En 1611, sir Thomas Roe, navegando frente a la costa de la Guayana, vio en el puerto de Trinidad veinticuatro buques mercantes, ingleses, holandeses y flamencos, «cargando humo» —es decir, cargando tabaco—. No hay ninguna razón para suponer que la plata española que continuaba llegando a Inglaterra proviniera toda de la piratería. En el siglo XVII, la participación en el comercio hispanoamericano, o mejor aún, su monopolio, era uno de los principales objetivos por que luchaban los pueblos marítimos de Europa.

4) Los corsarios

La batalla de San Juan de Ulúa fue un episodio importante en ese continuo empeoramiento de las relaciones angloespañolas, que culminó en la acción de la *Invencible*. La verdadera guerra estalló en 1585, pero durante los quince

años anteriores a ella, el Caribe fue escenario de guerra corsaria intermitente. Drake mismo regresó a las Indias en 1571, y otra vez en 1572, en ambas ocasiones más como corsario que como comerciante. La reina Isabel se volvió cada vez más partidaria de la política de Drake y sus amigos, y mientras oficialmente reprobaba sus actividades, las favorecía en secreto, aunque con temores.

Los piratas y corsarios no eran, por supuesto, novedad para Tierra Firme, pero hasta entonces los corsarios habían sido principalmente franceses. En el largo periodo de guerra intermitente, que va desde el advenimiento de Carlos V hasta el Tratado de Câteau-Cambrésis en 1595 habíanse dado sin reserva cartas francesas de corso a los capitanes de buque que deseaban pillar los buques, españoles. Durante este periodo hubo un tratado de alianza entre Francia y Portugal, en el cual se convenía que los corsarios con permiso dejarían en paz a los buques portugueses, pero aquéllos podrían usar las Azores como base para los ataques a las naves españolas. El daño que hicieron fue considerable. En 1537 —su año más afortunado— apresaron nueve barcos de un total de veintitantos. En 1556, el capitán Francois Le Clerc, llamado por los españoles *Pata de Palo,* saqueó con diez barcos de guerra la ciudad de La Habana y echó a pique todas las naves del puerto. En 1562, Jean Ribault, en connivencia secreta con Coligny, y a pesar del tratado de Câteau-Cambrésis, estableció su desventurada colonia de la Florida como una base avanzada.

Por supuesto, los españoles contestaron a estas depredaciones. Poco después de mediados de siglo su sistema de convoyes empezó a tomar forma. Algo más tarde estacionaron en La Habana flotas de fragatas para patrullar las dos rutas principales, la de La Habana a Veracruz y la de La Habana a Nombre de Dios, en la costa caribe del Istmo.

La organización de estas patrullas fue confiada a Pedro Menéndez, uno de los grandes jefes marítimos del siglo. Menéndez reedificó La Habana y la convirtió en una fortaleza casi inexpugnable. Construyó en las Indias astilleros capaces de fabricar y reparar buques de guerra ligeros. Logró notables adelantos en la disciplina y armamento de los convoyes, y en el curso de su carrera apresó más de cincuenta barcos corsarios. Compartió con Drake y Nelson el genio estratégico que considera todos los mares como uno. Su remedio a largo plazo para la amenaza de los corsarios ingleses fue un plan osado y brillante para batir, desde una base en las islas Scilly, los puertos donde se guarnecían los corsarios. Pero a Menéndez le faltó tiempo para crear la organización de almirantazgo que sus planes requerían. Murió en 1574, en una de las rápidas epidemias que tan a menudo asolaban las flotas en esa época.

La muerte de Menéndez constituyó una pérdida difícil de reparar para España. El problema religioso, enconado por aquellos años, añadió otro motivo a las razones existentes para el corso. Los corsarios se dedicaban al mar en mayor número y con mayor audacia aún que en tiempo de Le Clerc y a Francis Drake, otro genio naval, se le «soltaba» contra las Indias mandando independientes expediciones de represalia.

El primer viaje de represalia de Drake en 1571 fue un reconocimiento en el que obtuvo algún botín y mucha información sobre el Istmo de Panamá, y en el que entró en contacto con capitanes corsarios franceses y con comunidades de negros cimarrones, la progenie de indios insumisos y esclavos negros fugitivos. Un año después, con estos aliados, puso en ejecución un ambicioso plan para interceptar un envío de metales preciosos del Perú en el punto más vulnerable del largo transporte por recua a través del Istmo, hacia el puerto caribe de Nombre de Dios. Los

preparativos de Drake contrastaban de manera sorprendente con los preferidos por Hawkins y otros jefes más conservadores. Aunque probablemente suministrados por Hawkins, los barcos eran pequeños a fin de que pudieran operar cerca de la orilla y escapar usando los remos si eran perseguidos por buques de guerra en las calmas chichas del Caribe. Los hombres de Drake llegaban sólo a setenta y tantos. Aun con sus aliados, tenían muy pocos hombres para tomar Nombre de Dios, pero se emboscó y logró capturar en el camino una recua cargada con metales preciosos, y consiguió embarcar la mayor parte del botín y regresar a Inglaterra en el verano de 1573. Esta brillante correría asentó la reputación de Drake como capitán corsario.

Cuando regresó Drake, vio que había pasado el temor de una guerra inmediata con España. Algunos otros corsarios hicieron incursiones entre 1573 y 1576; pero la siguiente empresa de Drake en 1577 tuvo una ostensible misión pacífica: seguir la ruta de Magallanes por el Pacífico y establecer relaciones comerciales con los gobernantes de países poseedores de metales preciosos o de especias, incluyendo probablemente las Molucas. Este proyecto de paso por el suroeste era, pues, complementario de la expedición al noroeste dirigida por Frobisher. Los acontecimientos del asombroso viaje de Drake son muy conocidos: la travesía del Estrecho en dieciséis días —un récord para el siglo—; los ataques a los puertos españoles de la costa del Pacífico (ataques para los que Drake pudo haber contado con el secreto y permiso verbal de la reina); la captura del *Cacafuego* con su carga de plata peruana; la exploración de la costa de Norteamérica en busca, quizá, de la entrada del paso septentrional. Después de hacer preparativos en su remoto fondeadero californiano, Drake cruzó el Pacífico por la ruta del noroeste, llegó a las

Molucas, concluyó un tratado no oficial con el sultán de Ternate —entonces en guerra con los portugueses—, compró varias toneladas de clavo, y regresó por la ruta portuguesa doblando el Cabo de Buena Esperanza. Fue el primer capitán inglés que navegó por el Pacífico y por el Índico, y desde luego el primero en circunnavegar el globo. Su viaje, más que cualquier otro anterior, mostró la vulnerabilidad de la costa de la América española y marcó el alto a cualquier posibilidad de nuevas expansiones españolas a través del Pacífico.

El resto de la carrera naval de Drake transcurrió en verdadera y admitida guerra con España, y lo mismo se puede decir de la mayor parte de sus amigos e imitadores contemporáneos. En esta guerra, las cuestiones americanas llegaron a sumirse en la lucha general; pero casi todo tratado general concluido así durante y después de la guerra contuvo algo relacionado con la colonización y el comercio. En 1576, en el tratado de La Haya, Francia, bajo Enrique de Navarra, Inglaterra y los Países Bajos formaron contra España una alianza que parecía bastante fuerte para desmembrar el imperio español. Sin embargo, frustró las esperanzas puestas en ella; los franceses hicieron la paz separadamente mediante el tratado de Vervins, en 1598. Enrique IV intentó con ahínco obtener en este tratado una participación en el comercio americano, pero los españoles se opusieron obstinadamente, y al final, de igual modo que en Câteau-Cambrésis, cedieron los franceses. En 1604, habiendo sucedido el pacífico Jacobo I a Isabel, Inglaterra también concluyó una paz separada —el tratado de Londres—. En las negociaciones para este tratado se formuló un nuevo e importante principio: Jacobo mismo se mostró inclinado a reconocer las pretensiones monopolistas de los españoles a todo territorio efectivamente ocupado por España, pero no

admitió derecho alguno de los españoles a las regiones conquistadas de América. En la tregua de Amberes de 1609, que terminó por algún tiempo la guerra entre los Países Bajos y España, y reconoció la independencia de Holanda, se incluyó el mismo principio en una cláusula expresa. Este principio de ocupación efectiva es ahora en derecho internacional una regla corriente relativa al descubrimiento y la anexión; pero formulado al comenzar el siglo XVII, constituía una advertencia de que los ingleses y holandeses intentaban colonizar en Norteamérica, quisiéralo o no España.

VI. La lucha por el comercio oriental

1) El oriente musulmán

En 1580, Felipe II subió al trono de Portugal tras una breve guerra para apoyar su pretensión. Una de las cláusulas del tratado que lo reconoció como rey fue la promesa de que todos los cargos y las actividades lucrativas en las Indias portuguesas serían reservados a los nacionales. En general, Felipe cumplió su promesa; pero la responsabilidad esencial en cuanto a la administración y defensa del imperio oriental recayó sobre la corona española, y, desde el punto de vista portugués, los resultados de la unión fueron desastrosos. España, a fines del siglo XVI, estaba comprometida en una contienda encarnizada contra la Inglaterra protestante, contra Francia y contra los propios súbditos rebeldes de Felipe en los Países Bajos. El comercio y las posesiones de Portugal en el Oriente, así como las de España en América, se convirtieron en la presa legítima de los enemigos marítimos de España. De otro lado, la situación política en el Oriente mismo se volvió constantemente menos favorable a los portugueses.

El equilibrio del poder en la India había cambiado desde los días de Albuquerque. Cuando los portugueses tomaron Goa, el poder de los sultanatos musulmanes del centro de la India había sido contrarrestado con el de Vijayanagar, el reino hindú del sur, formidable y fabulosamente rico, cuyos territorios se extendían desde el Kistna hasta el Cabo Comorin. En las luchas frecuentes entre este reino hindú y sus vecinos musulmanes, los intereses de Portugal habían sido mejor servidos por la victoria hindú o por el estancamiento; pero los esfuerzos portugueses a este fin fueron débiles y tibios. En 1520, un puñado de mosqueteros

portugueses sirvió en el ejército del rey hindú Krishna Raya contra el sultán de Bijapur. De más importancia fue que los portugueses suministraran todos los años a Krishna Raya numerosos caballos importados para uso de la caballería vijayanagar. Krishna Raya ofreció en una ocasión a Albuquerque una cantidad equivalente a veinte mil libras por el monopolio de la compra de caballos, para evitar que éstos pasaran a manos de los sultanes musulmanes. Albuquerque, pensando en la ganancia actual, rehusó la oferta; pero dada la forma en que ocurrieron los acontecimientos, hubiera hecho bien en aceptarla. Después de la muerte de Krishna Raya en 1529, el reino hindú entró en constante decadencia. Finalmente, fue derrotado y desmembrado por una liga de los sultanatos musulmanes del centro de la India, Bijapur, Ahmadnagar, Golconda y Bidar. La batalla de Talikot (1565) marcó el fin del reino de Vijayanagar como potente fuerza política y dio a los príncipes musulmanes el dominio indisputable de la mayor parte del centro y sur de la India.

Entre los resultados inevitables de esta victoria musulmana se halla un pacto de los sultanes para arrojar a los portugueses de Goa y otras fortalezas de la costa. El ataque a Goa empezó en 1569; su defensa contra fuerzas infinitamente superiores en número fue una de las hazañas más brillantes de la historia portuguesa, e invistió al virrey Luis de Ataide del derecho a figurar entre los grandes soldados del mundo. El dominio del mar —la única ruta por la que podían llegar refuerzos— salvó a las guarniciones portuguesas del aniquilamiento; pero sólo después de dos años de fiera lucha abandonaron los sultanes su intento.

Mientras tanto, en el norte de la India tenían lugar hechos aún más trascendentales. En la época en que los portugueses llegaron a la India, el sultanato de Delhi, bajo la

dinastía afgana, pasaba por un periodo de desorden y decadencia y los príncipes hindúes Rajput habían recobrado algo de su antiguo poder, pero en 1524 la supremacía del Islam fue restaurada por una nueva invasión. El invasor era Babur *el Tigre,* turco baghatai de raza, descendiente por el lado de su padre de Timur *el Cojo* y por el de su madre de Gengis Khan. Babur, para recuperar los antiguos dominios de su familia, invadió la India, con un pequeño ejército de jinetes del Asia central y —innovación significativa y decisiva— una batería de artillería turca. Se adueñó del reino de Delhi en dos grandes batallas. En Panipat (1526) derrotó y expulsó al sultán afgano; y en Kanua (1527) disolvió la confederación de Rajput. Babur fue el fundador o el restaurador del imperio de Delhi de la casa de Timur, impropiamente llamado por los europeos Imperio mogol —el estado más poderoso de la India, gobernado por una serie de príncipes capaces y fuertes—. Los emperadores mogoles eran pues tan nativos de la India como los portugueses. Procedían del Asia central; su lengua materna era el turco; el idioma oficial y culto de su corte era el persa. Con una notable excepción, fueron ortodoxos y persiguieron frecuentemente a los musulmanes.

Puesto que los mogoles eran exclusivamente guerreros de tierra y los portugueses de mar, los primeros contactos entre ambos fueron indirectos. Se produjeron a consecuencia de los esfuerzos del sucesor de Babur, Humayun, para extender su autoridad a los sultanatos independientes musulmanes del norte de la India, en particular al estado marítimo de Gujarat, que se encontraba entonces en una situación de desorden y guerra civil crónicos. El gobernador de Gujarat, amenazado de invasión por el mogol, pidió ayuda a los portugueses, y en 1535, éstos, a cambio de una promesa de ayuda militar (promesa que nunca cumplieron),

obtuvieron un sitio para fuerte y almacén en Diu y rechazaron todas las tentativas del sultán de Gujarat para expulsarlos. Diu se convirtió, después de Goa, en una de las bases más importantes del poderío portugués en la India.

El sucesor de Humayun al trono mogol fue Akbar, el más grande de su dinastía y uno de los soberanos más notables de la tierra. Claro es que un gobernante tan fuerte no había de tolerar la existencia de una fuente de constante desorden en Gujarat. Los portugueses, apreciando por entonces el poder que tenían los mogoles, rechazaron la incitación a una alianza contra Akbar. Para el emperador debió de haber sido motivo de gran vejación encontrar puertos importantes como Diu y Bassein en poder de comerciantes extranjeros; pero inmediatamente vio que los portugueses no podrían ser desalojados sin una flota, que los mogoles nunca poseyeron. Por ello, cuando Akbar sometió a Gujarat en 1572-1573, entró en relaciones corteses con los portugueses y sólo dejó sus depósitos. En 1578 un embajador portugués fue acreditado ante la corte de Akbar, y en 1580 visitó la capital mogola la primera misión jesuita. Akbar estaba especialmente interesado en todas las religiones, y como Kublai Khan, en el Siglo XIII, estaba dispuesto a oír imparcialmente a la cristiandad. En esto, sin embargo, permaneció solo, y los portugueses no podían esperar una tolerancia igual para después de su muerte.

Así, a fines del siglo XVI, los portugueses, debido a su valor y buena suerte, conservaban una posición ventajosa, aunque todavía precaria, en la costa de la India. Carecían de imperio territorial digno de mención y de amigos; pues la India había caído progresivamente en manos de gobernantes musulmanes que miraban a los portugueses, en el mejor de los casos, con tolerancia cautelosa, y en el peor, con odio fanático. La posición de los portugueses dependía por

completo de su dominio del mar; y la aparición en el Océano Índico de un enemigo que pudiera derrotarlos en el mar podía resultar fatal para su poder. Los turcos lo intentaron varias veces y habían fracasado; al fin, fue un enemigo europeo el que lo logró.

En las Indias orientales y en la India, la expansión del Islam fue constante. El antiguo imperio hindú de Majapahit, que un día cubriera la mayor parte del archipiélago, se había desmoronado desde hacía mucho, y desapareció en el siglo XVI, siendo remplazado por un agregado de sultanatos musulmanes. En Sumatra, Atjeh alcanzó prominencia en respuesta al reto portugués en Malaca. Dos poderosos sultanatos, Bantam y Mataram, surgieron en Java; y puesto que el estrecho de Malaca estaba parcialmente cerrado al tráfico musulmán, desarrollaron una ruta comercial alternativa por el estrecho de la Sonda. Sólo en la isla de Bali se conservaron la religión y cultura hindúes. En las Molucas, una serie de hábiles y fuertes sultanes de Ternate mantuvo constantemente inquietos a los gobernadores portugueses, y en la octava década del siglo XVI el fuerte portugués de Ternate estuvo sitiado durante cinco años. En estas circunstancias, la unión con España fue casi bienvenida, aportando como aportaba la ayuda española las bases recién ocupadas de las Islas Filipinas. Tanto en las Indias orientales como en la India, la posición portuguesa, aunque sostenida con tenacidad, era precaria. Un poderoso rival marítimo podía en cualquier momento realizar su destrucción.

2) El ocaso del poder portugués

Las dificultades de los portugueses en el Oriente surgieron no sólo de la presión externa sino de la debilidad interna. El declinar de la eficiencia de su comercio y administración

hacia fines del siglo XVI, puede ser atribuido a tres causas principales: su reducido número; su práctica de la exogamia; y su política de intransigencia religiosa.

Las dos primeras causas de debilidad están estrechamente relacionadas. Los portugueses eran una nación pequeña. Algunos se establecieron permanentemente en el Oriente, sin que casi los acompañaran mujeres. Ningún fuerte prejuicio de color había entre ellos, e inevitablemente los blancos que pasaban algunos años en el Oriente tomaban esposas indias. Esta práctica fue estimulada por Albuquerque y muchos de sus sucesores. En esta época, aun el mismo Portugal se estaba introduciendo una mezcla de sangre africana de la costa de Guinea. En la India, la raza blanca tendía a ser absorbida y a desaparecer por completo. El principal peligro para el poder portugués estaba en la dificultad de dotar de hombres sus barcos y fortalezas. Dada la mortalidad que a la sazón había a bordo de los barcos en los trópicos, era necesaria una corriente constante de reclutas en cada lugar, y sólo los indios o medio-castas eran generalmente utilizables. La costa occidental de la India daba algunos buenos marineros de altura, pero muchos de ellos, en especial los gujeratis, eran hostiles a Portugal. Los marinos indios de que se podía disponer para tripulación de los buques portugueses no eran los mejores.

Sólo la necesidad de integrar la tripulación de los barcos con tales indios y medio-castas puede explicar la decadencia naval de las flotas portuguesas a medida que avanzaba el siglo XVI. El declinar de la eficiencia naval fue acompañado por la creciente negligencia en el abalizamiento y el pilotaje. En los informes portugueses de principios del siglo XVII, figuran numerosas quejas de que los capitanes intrusos ingleses y holandeses conocían los estuarios de la costa

malabar mucho mejor que los portugueses que los habían usado durante largos años; y que a éstos les era mucho más difícil disciplinar la conducta general de sus oficiales en la navegación. También hubo motivos comerciales que hicieron a los portugueses usar barcos mayores para el comercio de la India; pero los adelantos en la traza no correspondieron al aumento de tamaño. A fines del siglo XVI, la iniciativa en el desenvolvimiento náutico había pasado de Portugal a los Países Bajos e Inglaterra.

El efecto combinado de todos estos cambios es mostrado muy expresivamente por las cifras de pérdidas de barcos durante el siglo. En los ochenta y tantos años que mediaron entre el primer viaje de Vasco de Gama y la unión de las coronas españolas y portuguesa, salieron de Portugal para la India seiscientos veinte barcos. De ellos, doscientos cincuenta y seis quedaron en el Oriente, trescientos veinticinco regresaron sin novedad a Portugal y treinta y nueve se perdieron. En los siguientes treinta años —de 1580 a 1612— salieron ciento ochenta y seis barcos, veintinueve permanecieron en Oriente, cien volvieron felizmente, cincuenta y siete se perdieron. Por lo tanto, en el primer periodo, el noventa y tres por ciento de los barcos salidos de Portugal llegó a su destino; en el segundo periodo, sólo el sesenta y nueve por ciento. Este descenso en la eficiencia de las flotas hirió a la raíz misma del poder portugués en el Oriente —el dominio de las rutas marítimas que unían Asia a Europa—.

El fracaso de los portugueses en el mantenimiento de su primitivo dominio marítimo no fue compensado por algún sistema seguro de alianzas con los poderes indígenas terrestres. Tales alianzas resultaban difíciles, si no imposibles, por la política religiosa del gobierno, especialmente después de la unión con España. Cuando

Vasco de Gama llegó por primera vez a Calicut y le preguntó su gobernante qué venía a buscar, se dice que contestó concisamente: «Cristianos y especias». Había, desde luego, muchos cristianos nestorianos en el sur de la India. Los acompañantes de De Gama confundían incluso a los hindúes con cristianos; al menos estaban preparados para mirar a todos los que no fueran musulmanes como cristianos en potencia. Puesto que el celo de cruzados de De Gama, Albuquerque, etc., revistió la forma de una guerra comercial religiosa contra el Islam, y puesto que a su llegada la pugna entre hindúes y musulmanes por el control del sur de la India estaba aún indeciso, es extraño que los portugueses no se aliaran con la comunidad hindú. Tuvieron suerte en hacer su primer desembarco en territorio hindú; si lo hubieran realizado en Gujarat el recibimiento habría sido muy distinto. Sin embargo, de hecho, carecían del conocimiento necesario de la situación india en conjunto, y su primer sentimiento amistoso pronto se convirtió en hostilidad religiosa. Rompieron con los zamorin de Calicut; se disgustaron con el rival de los zamorin, el rajá de Cochin, a causa de un regateo innecesariamente inflexible sobre precios; no hicieron ningún intento serio para establecer relaciones con el soberano estado hindú, el imperio de Vijayanagar.

Aun en el trato con los hindúes de los lugares donde se establecían, mostraron los portugueses desde el principio una singular falta de comprensión. El sistema de castas era un misterio para ellos. Hasta Albuquerque, por lo general puntilloso en tales cuestiones, pidió en una ocasión al rajá de Cochin que elevase a una casta superior a algunos hombres de casta baja que habían ayudado a los portugueses, y se ofendió al negarse el rajá a ello. No parece habérsele ocurrido que tales cuestiones estuvieran fuera del poder del

rajá. Las ideas brahmánicas de purificación ceremonial producían constantes dificultades. Los almirantes portugueses atribuyeron la negativa de los brahmanes a comer a bordo de sus buques al temor de ser envenenados, y después se ofendieron a causa de la purificación ceremonial a que se sometían los brahmanes que visitaban barcos portugueses. Aun los nestorianos indígenas —los «cristianos de Santo Tomás»— no recibieron aliento alguno de los portugueses; y realmente, después de la llegada de los jesuitas, fueron tratados más duramente, como herejes, que los hindúes.

En general, si se exceptúan los intentos para suprimir el rito de *sati,* Albuquerque y sus sucesores inmediatos no tocaron las costumbres religiosas hindúes. Pero los misioneros continuaron las huellas de los cruzados; las relaciones de los jefes portugueses con la Iglesia cambiaron inevitablemente a medida que los eclesiásticos iban constituyendo una parte cada vez mayor de los habitantes blancos; especialmente desde que los jesuitas, poco después de la fundación de su orden, escogieron a Goa como un segundo cuartel general fuera de Roma. En 1540 vino la orden real para la destrucción de todos los templos hindúes de Goa. Los primitivos métodos intermitentes de los frailes, principalmente franciscanos, llegados en las flotas anuales, florecieron en una iglesia nativa bajo la enseñanza apostólica de san Francisco Javier, que arribó a la India en 1542. Independientemente del apostolado de san Francisco, surgió un sistema de regulación civil destinado a excluir a los no cristianos de todo cargo público. En 1560 fue introducida la Inquisición para perseguir a herejes y apóstatas. La ascensión de un fanático español al trono de Portugal en 1580 aumentó la presión oficial sobre las religiones nativas. El sínodo de Diamper, en 1599, denunció a los nestorianos

y sus herejías, y por algún tiempo se extinguió la Iglesia nestoriana india como una comunidad organizada dentro del territorio portugués.

La ferviente misión apostólica de san Francisco y sus compañeros fue uno de los hechos sobresalientes de la Iglesia de la contrarreforma. Hasta la fecha, no sólo en lo que es ahora la India portuguesa, sino en todo Ceilán y en muchas de las ciudades de la costa Malabar, hay un gran número de católicos que llevan nombres de pila portugueses y que son lo bastante conscientes de su existencia colectiva separada para usar un traje diferente, pero nunca han sido más que una parte de toda la población. Los musulmanes apenas fueron influidos por las predicaciones cristianas. Los hindúes y los nestorianos eran muy numerosos, civilizados y profundamente apegados a sus propios hábitos para ser catequizados en masa por un puñado de frailes europeos, por muy devotos que fueran. Además, la actitud de los cristianos hacia otras religiones era extraña a la tolerancia normal de los hindúes. La mayoría de la conversaciones se realizaba entre personas de casta baja que trataban de escapar a la presión del sistema de castas. La consecuencia del celo de la corona y los misioneros fue a menudo suscitar el odio contra los portugueses, no sólo como piratas, sino como perseguidores religiosos. Por una de las raras coincidencias históricas, en el mismo año de 1599 en que el sínodo de Diamper condenó a la antigua Iglesia de Malabar, los mercaderes de Londres se reunían en el Founders' Hall para establecer una Compañía de las Indias Orientales.

3) Las compañías

El viaje de circunnavegación de Drake reveló a Europa que los portugueses, lejos de ser los dueños del Oriente, estaban sosteniendo rutas comerciales inmensamente largas y

fortificaciones muy dispersas contra una multitud de celosos enemigos. Casi al mismo tiempo, la unión de las coronas española y portuguesa incluyó a Portugal en el odio y temor con que las naciones protestantes miraban por entonces a España. Portugal era un enemigo potencial en el interior y una víctima potencial en el exterior. Los políticos ingleses consideraban peligroso que dos imperios así estuvieran unidos bajo un mismo rey; y el estallido de la guerra despejó los obstáculos diplomáticos para una política abierta de desmembramiento, o al menos de intrusión y despojo.

Los acontecimientos económicos siguieron el mismo camino. La revuelta en los Países Bajos interrumpió el comercio holandés de transporte entre Portugal y Amberes, y dificultó a las naciones del norte la adquisición de los productos orientales que necesitaban. Los barcos de la Compañía Inglesa de Levante que habían estado trayendo grandes cantidades de mercancías del Oriente desde los puertos de Siria en virtud del tratado de 1579 con el sultán otomano, hallaban ahora que su paso por el estrecho de Gibraltar era disputado por buques de guerra españoles y portugueses. Esta asfixia del comercio fue compensada en cierto grado por los triunfos de los corsarios, como la captura del *San Felipe* por Drake cerca de las Azores en 1587 y la del *Madre de Dios* por Burrough en 1592 —ambos portugueses de la India en viaje de regreso—. Pero esas ganancias inesperadas eran un menguado sustituto del comercio regular por Flandes; y a medida que fue avanzando la guerra se vio claro que los ingleses y holandeses, para obtener especias, tendrían que ir a buscarlas, navegando a las Indias por la ruta que usaban los portugueses y no por un paso ártico dudoso y arriesgado.

La reina Isabel dio primero su consentimiento para una intrusión directa en el comercio de las Indias, en 1591. La

expedición de Raymond y Lancaster en este año fue un costoso experimento, ya que se perdieron dos de los tres barcos que la integraban; el tercero llegó a Malaya y Ceilán y regresó a Inglaterra, tras de pasar por duras pruebas, con un cargamento de pimienta, pero con sólo veinticinco supervivientes. Tales viajes de «llegar y correr» alcanzaron muy buen éxito en el comercio clandestino con las Antillas; pero eran inadecuados para conquistar el comercio de Oriente. Se necesitaba una organización comercial permanente, provista de capital e información adecuados.

Hacia fines del siglo vendría información de índole más concreta que la proporcionada por los circunnavegantes Drake y Cavendish. Un inglés llamado Fitch fue enviado en 1583 para realizar un reconocimiento terrestre semejante al emprendido por De Covilham un siglo antes. Fitch llevó cartas de la reina Isabel al emperador de China. Fue capturado por los portugueses en Ormuz y pasó algún tiempo cautivo en Goa. Habiendo escapado de allí, visitó la corte de Akbar en el norte de la India, encontró manera de llegar a la costa de Birmania y Malaca, y regresó por la vía de Bengala y Cochin. Volvió a su patria en 1591, y contó a todo Londres el desgobierno portugués y la riqueza del comercio de las Indias.

Más importante que Fitch fue el holandés Jan Huyghan van Linschoten, que vivió en la India desde 1583 a 1589 como criado del arzobispo portugués de Goa. Linschoten regresó a Holanda en 1592, y en 1595-1596 publicó un *Itinerario* —una descripción geográfica del mundo, incluyendo las observaciones personales del autor sobre el Oriente, y una serie de instrucciones náuticas para llegar a América y la India—. Esta obra alcanzó gran circulación en varios idiomas y dio un impulso directo a la fundación de las compañías holandesa e inglesa de las Indias orientales.

Como dice el traductor inglés:

> No lo dudo, pero sin embargo muy sinceramente imploro […] por que esta pobre traducción pueda producir en nuestra nación inglesa un mayor deseo y un aumento de honor superior al de todos los países del mundo [por medio de] nuestras murallas de madera.[1]

Las instrucciones náuticas de Linschoten proporcionaron exactamente lo que necesitaban los holandeses. Los marinos holandeses ya habían navegado hasta el Oriente en buques portugueses; pero los cuentos de los marinos —aun de los oficiales— no servían como guía segura para los navegantes. Ahora ya se disponía de tal guía. La primera flota holandesa que utilizó las noticias marítimas de Linschoten zarpó en 1595. El jefe mercante de esta expedición, Cornelis de Houtman, era un rufián que provocaba pendencias en casi todas partes a donde iba, y los resultados comerciales de la empresa fueron desalentadores. Sin embargo, como un reconocimiento de fuerza, el viaje mereció la pena. Houtman había vivido algunos años en Lisboa; probablemente conocía algunas de las debilidades de la posición portuguesa, y seguramente explotó una de ellas firmando un tratado comercial con el sultán de Bantam, el príncipe musulmán cuyos fuertes dominaban el estrecho de la Sonda.

La expedición de Houtman fue seguida por una serie de viajes costeados por varias compañías y sindicatos holandeses. Sólo en el año de 1598 zarparon cinco flotas, sumando veintidós barcos. Nueve intentaron seguir la ruta occidental por el estrecho de Magallanes; de éstos, sólo uno llegó a las Indias orientales. Trece tomaron la ruta del Cabo, y doce de ellos llegaron sin novedad al Oriente. El almirante Van Neck que mandaba una de las flotas en 1598, llegó a las Molucas, comerció en Ternate, Banda y Amboina y concluyó tratados comerciales con los gobernadores de

aquellas islas, todos los cuales estaban enemistados con los portugueses. Los holandeses fueron bien recibidos casi en todas partes. A diferencia de los portugueses, no mezclaron en estos primeros viajes su comercio con la piratería o el proselitismo y sus flotas estaban equipadas para el comercio de competencia. Su mayor habilidad como marinos y la mejor construcción de sus buques les permitió llevar a Europa especias mucho más baratas que las llevadas por los portugueses, y sus artículos comerciales —yelmos, armaduras, armas, vidrio, terciopelo y juguetes alemanes— eran cuidadosamente escogidos para su mercado. A tales adversarios comerciales sólo mediante fuerza naval abrumadora podía mantenérseles alejados de las Indias, y Portugal, arrastrado por España a una guerra importante en Europa, no estaba en condiciones de suministrar tal fuerza. La primera batalla verdadera entre barcos holandeses y portugueses en la rada de Bantam, en 1601, fue una victoria decisiva para los holandeses contra efectivos superiores en número, pero inferiores en maniobra y armamento.

La competencia entre holandeses y portugueses, y aún más entre diferentes compañías holandesas, movió a los sultanes locales y a sus súbditos a elevar los precios y los derechos de peaje y puerto respecto de los europeos. En parte para evitar esta alza de precios y para crear condiciones de compra monopolistas, y en parte para reforzar el poder de los jefes holandeses en sus tratos con los gobernantes nativos y en la lucha contra los portugueses, los Estados Generales decidieron en 1602 reunir las diversas compañías mercantiles del Oriente en una gran empresa nacional, la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. Esta compañía recibió un monopolio comercial —por lo que concernía a los holandeses— entre el Cabo y el Estrecho de Magallanes. Podía hacer guerra o paz, apoderarse de

embarcaciones extranjeras, establecer colonias, construir fuertes y acuñar moneda. A cambio de ello, los Estados Generales imponían derechos de aduana y se arrogaban la fiscalización financiera y general de los negocios de las compañías. Los principales accionistas eran mercaderes de Amsterdam y de otros estados y ciudades firmantes del acuerdo, aunque la oportunidad de inversión quedó abierta a todos los holandeses. El cuerpo dirigente, tanto en las personas de sus directores como en su política pública, estaba estrechamente ligado a los Estados Generales. Inmediatamente después de su establecimiento comenzó a edificar fuertes en el Oriente, a nombrar gobernadores y hacer tratados con los príncipes nativos en nombre del *Stadhouder;* conformándose a las ideas de gobierno orientales fue necesario a la firme Holanda republicana presentar a su unión como una monarquía a fin de imponer respeto.

Inglaterra tenía ya una Compañía de las Indias Orientales. Su carta había sido aprobada por la reina a fines de 1600. En 1601 zarpó su primera flota para el Oriente, al mando de sir James Lancaster, el capitán superviviente del viaje de 1591. Esta arriesgada empresa tuvo muy buen éxito: Lancaster compró un cargamento completo de pimienta en Bantam y apresó un galeón portugués en su viaje. Sin embargo, la compañía inglesa era una empresa mucho más moderna que la holandesa. Su capital suscrito era mucho más pequeño, y, además, meramente temporal, pues el grupo de comerciantes particulares que organizaron el negocio se proponía emprender un solo viaje cada tres años, cerrando sus cuentas y repartiendo el capital y las ganancias después de cada viaje. Como la mayoría de la compañías mercantiles ultramarinas que operaban desde Inglaterra en esa época, la compañía tenía un monopolio concedido por carta real; pero ésta era toda la ayuda gubernamental que

cabía esperar, o que se recibía. La corona aguardaba, a cambio de la merced de la carta de privilegio, una acción fuerte y provechosa; pero la política inconsistente de los primeros Estuardos no ofrecía garantía alguna de que la concesión no fuera rescindida o dañada por concesiones antagónicas a favoritos. La cuestión en su conjunto era de menos importancia para el gobierno inglés que para el holandés; pues los ingleses no vivían del comercio —todavía eran principalmente una nación de agricultores—. Por ello, aunque la compañía comenzó con buenas perspectivas, su comercio con las Indias orientales sólo podía sobrevivir mientras las relaciones con los holandeses siguieran siendo amistosas y mientras los holandeses toleraran que los barcos ingleses visitasen lo que ellos empezaban a considerar como su coto.

4) Las Indias orientales holandesas

Mientras continuaba su guerra contra España, los holandeses aceptaron la competencia inglesa en las Indias orientales, y las dos naciones comerciaron juntas en mediana amistad. Durante este periodo la Compañía de las Indias Orientales hizo cinco viajes con diversa fortuna. Algunos de los buques se perdieron, pero uno de los viajes —el tercero — produjo un beneficio de doscientos treinta por ciento. En 1609 la compañía consiguió una nueva carta, que le concedía un monopolio permanente en vez del original, de quince años, y que contenía una severa cláusula contra los intrusos. Así reforzada, la compañía despachó flotas anuales en 1610, 1611 y 1612, todas las cuales rindieron beneficios; y en 1612 dio un paso en su organización abriendo suscripciones para un capital social a plazos por un periodo de varios años en lugar de por un viaje. Desde 1601 hasta 1612, la compañía había enviado un total de veintiséis buques grandes y, descontando la demora de la liquidación de viajes, había

obtenido en promedio una ganancia de cerca del veinte por ciento. Mientras la compañía inglesa trabajaba de manera paciente para obtener ese beneficio relativamente modesto, la holandesa con su mayor capital, con más fuerte apoyo en el interior y con el quíntuplo de buques, afirmaba su dominio sobre los puntos claves del archipiélago. En todas partes aparecían como los libertadores de los príncipes locales respecto de los portugueses, y en todas partes aseguraban su posición mediante tratados, primero de comercio, después de alianza, y finalmente de protectorado.

En 1609, la tregua de Amberes puso fin a la lucha entre España y los holandeses independientes. Inglaterra había hecho la paz por separado en 1604, y cualquiera gratitud que los holandeses pudieran haber tenido por la ayuda recibida mientras la reina Isabel vivió, fue olvidada por el resentimiento que produjo la actitud conciliatoria de su sucesor hacia España. En las Indias la rivalidad comercial se convirtió, después de 1609, en enconada lucha por el monopolio. Desde este año, los holandeses empezaron a alegar derechos exclusivos sobre las Molucas. En 1611, el primer gobernador general de las Indias holandesas llegó a Bantam, y un movimiento general empezó a apartar a los ingleses del comercio de la isla. Se usaron todos los medios de propaganda para desacreditar a los ingleses ante los nativos; sus buques fueron detenidos y sus mercancías secuestradas mediante argucias, y ellos mismos fueron encarcelados por supuestos disturbios. Su único recurso consistía en acudir ante los tribunales establecidos por las autoridades holandesas que tenían instrucciones para no conceder reparación alguna. Desesperada, la compañía inglesa envió una flota armada en 1618 para proteger a sus factores y en 1619 hubo violenta lucha. Los barcos de la compañía lograron poco, sin embargo, por hallarse en

condiciones de inferioridad, y las apelaciones insistentes al gobierno inglés no produjeron nada más efectivo que protestas diplomáticas y convenios de arreglo con los Estados Generales, que valían menos que el papel en que estaban escritos. El poder y la iniciativa siguieron en manos de los creadores del imperio holandés en el Oriente.

De estos creadores del imperio, el más capaz y famoso fue Jan Pieterszoon Coen, a quien se nombró gobernador general en 1618. Por entonces, los sultanes del archipiélago comenzaban a lamentar su primitivo entusiasmo por las alianzas holandesas, y la posición política y naval de los holandeses era todavía insegura. Coen fue para los holandeses lo que Albuquerque para los portugueses y aún más. Fundó la capital naval y administrativa de las Indias orientales, Batavia, en el norte de Java. Consiguió la posesión de puntos estratégicos en todas la Indias, convirtiendo una red de factorías en una cadena de fuertes, y señalando el camino para un sólido y durable imperio colonial gobernado por holandeses. Mostró a sus compatriotas que el comercio con largo transporte, entre Asia y Europa, era una bagatela comparado con el gran volumen del comercio interasiático que los holandeses podían controlar, y con el tiempo controlaron, en gran parte; al contrario de los portugueses, que apenas habían logrado poner mano en este comercio, salvo por actos esporádicos de piratería. Diose cuenta, como no podía menos, que los asiáticos eran mejores comerciantes que los europeos, y así, como Albuquerque, basó su política principalmente en las fuerza, aunque no en la guerra religiosa. Remplazó a los portugueses en las Indias orientales e hizo posible que sus sucesores los expulsaran de Malaca (en 1641) y de Ceilán (en 1658). Por último, él y sus oficiales completaron la tarea de arrojar a los ingleses del archipiélago.

El último pequeño grupo hostigado de factores y mercaderes ingleses de Amboina —que por entonces se había convertido en el distrito más importante de las islas de las especias y caído firmemente bajo control holandés— fue hecho arrestar por las autoridades holandesas en 1623 por sospecha de conspiración contra el gobierno colonial. Tras un proceso en que fueron arrancadas confesiones mediante tortura, los condenados, diez en total, con algunos sirvientes japoneses, fueron ejecutados. Las ejecuciones de Amboina produjeron gran excitación en Londres; pero la situación política de Europa obligó al gobierno inglés a permanecer en buenas relaciones con los Estados Generales, y fuera de las protestas diplomáticas, ninguna medida efectiva se tomó. El comercio inglés tocaba a su fin en las Molucas y en todas las Indias orientales —excepto una pequeña factoría olvidada en Bantam—. De este modo, el principal objeto de la Compañía de las Indias Orientales era abandonado.

Durante el resto del siglo XVII la compañía inglesa redujo sus actividades a un comercio menos ventajoso con la India continental. Desde 1607 los barcos de la compañía entraban en Swally Roads, el fondeadero de gran calado de Surat, capital de Gujarat, y en 1612 el gobernador mogol de Gujarat, después de alguna vacilación, concedió permiso a los ingleses para alquilar —pero no para adquirir en propiedad— un depósito en Surat. Sir Thomas Roe, enviado como embajador oficial de Jacobo I ante la corte de Mughal, consiguió además, en 1616, un permiso general para que los ingleses residieran en Surat y comerciaran con el interior. No había en ello problema de fortificación, pues no se trataba de un convenio entre soberanos iguales, sino una merced concedida por el emperador a Roe como peticionario. Y quizá no hubiera sido concedido de no haber tenido lugar dos encuentros navales en Swally Roads en los

cuales fueron fuertemente derrotadas las flotas portuguesas —por el capitán Best, en 1612, y por el capitán Downton, en 1615—. Las autoridades de Delhi —que eran exclusivamente guerreros de tierra— concibieron la idea de emplear a los barcos ingleses como patrulla naval mercenaria, y en 1629 dieron incluso patentes de corso a los representantes de la compañía en Surat. Por consiguiente, fue bajo la protección de un poderoso imperio asiático como la compañía inglesa entró en el comercio de calicós y muselinas indias y se embarcó, vacilantemente al principio, en una empresa que la convertiría en heredera del poder mogol.

VII. Las colonias inglesas

1) La teoría de la colonización

La política de Jacobo I hacia España fue de conciliación. En las negociaciones que condujeron al tratado de Londres en 1604, no hubiera insistido tan firmemente en el derecho de visitar los territorios no ocupados a no ser que su gobierno hubiera tenido en la mente algún proyecto definido de colonización. No había, desde luego, esperanza alguna de inducir al gobierno español a aprobar el comercio regular con las regiones ocupadas de América; y en tiempo de paz los inversionistas firmes tendrían repugnancia a financiar aventuras de contrabando y piratería. La única solución para las naciones del norte parecía ser la de apoderarse de territorio no ocupado de América y colonizarlo, y extraer la plata, cortar la madera y plantar caña de azúcar para sí mismas. En esta etapa, no se trataba ya de apoderarse de territorio ocupado por España; ninguna nación europea se sentía lo bastante fuerte para arriesgarse a intentarlo. Por lo contrario, se estimó conveniente, al principio, que las nuevas colonias estuvieran situadas lejos de las españolas. Sir Walter Raleigh, uno de los primeros ingleses que se interesaron seriamente en el proyecto propuso dos sitios diferentes. Uno era la Guayana, la pantanosa tierra de nadie entre la Venezuela hispana y el Brasil portugués —un lugar muy inapropiado—. La otra sugerencia era Virginia, y el mismo Raleigh hizo ciertos intentos para fundar una colonia inglesa allí, pero sin buen éxito permanente. Generalmente, Virginia era considerada como el mejor lugar no ocupado para un establecimiento europeo en la costa atlántica de Norteamérica, siendo recomendada tanto por su suelo como por su clima. Sin embargo, hubo contraargumentos en favor

de establecer colonias más al norte, como bases para la industria de la pesquería. Sir Humphrey Gilbert, el principal campeón isabelino de este plan, se perdió en el mar antes de poder lograr algún resultado. En los más prósperos días posteriores al final de la guerra española, los proyectos de Raleigh y Gilbert fueron realizados por sus sucesores, y muchas pequeñas colonias, unas francesas, otras holandesas, pero las más inglesas, fueron establecidas en una larga franja desde Terranova hasta Barbada.

Como los españoles, los ingleses en América trataron de fundar colonias permanentes donde pudieran vivir, tener tierra y crear familias —no sólo simples factorías mercantiles—. En Inglaterra, como en España, los problemas de la colonización eran objeto de discusión cuidadosa y detallada, pero con resultados diferentes. Las diferencias psicológicas de las dos razas, las circunstancias americanas diferentes y el siglo transcurrido entre la fundación de los dos imperios, explican las grandes diferencias en la teoría. Casi todas las colonias inglesas fueron erigidas en regiones donde o no había población indígena, o sólo una población diseminada y primitiva, suficiente para ser peligrosa, pero demasiado salvaje para ser empleada como mano de obra. Ésta era una cuestión de necesidad, no de elección. Los españoles se habían apoderado de la mayoría de los territorios donde existía mano de obra indígena dócil. Los promotores ingleses de la colonización tuvieron por ello que trasplantar comunidades enteras con una mano de obra completa de europeos. Había cierto modo de inducir a estos hombres a emigrar. Los promotores tenían que pagarles los gastos de su emigración, y proporcionarles antes de salir de Inglaterra sus herramientas, semillas y equipo. Los riesgos, responsabilidades y desembolsos eran mayores que los que un individuo particular podía normalmente sobrellevar, y,

por eso, la colonización fue por lo general una empresa de capital mancomunado, en el cual una cantidad considerable de gente podía invertir su dinero sin aventurar necesariamente sus personas. Para mantener tal género de compañía, con título legal al suelo y con autoridad para gobernar a los colonos, era necesario, o al menos conveniente, una carta real. Por ello, los libros y folletos publicados por los promotores de la colonización inglesa se relacionaban comparativamente poco con la teoría, con la justicia o injusticia legal o religiosa de la conquista y colonización. Se proponían atraer emigrantes e inversionistas y solicitar la aprobación del gobierno para empresas particulares.

Claro está que la religión no podía faltar en los argumentos al discutir cualquier gran empresa del siglo XVII. Como los españoles, los teóricos ingleses apelaron al sentimiento religioso y al fervor misionero. En el siglo XVII, cada compañía colonizadora de cada país europeo pretendía que la propagación del Evangelio era su causa principal. John Smith en Virginia decía a sus compañeros que «el ganar provincias trae aumento a la corona real, pero que el reducir gente pagana a la civilización y a la religión verdadera trae honor al Rey del Cielo». La Compañía de la Bahía de Massachusetts declaraba que, «como la propagación del Evangelio es lo que manifestamos ser ante todo nuestro propósito, al establecer esta colonia nos hemos preocupado de proporcionarle ministros piadosos». Sin embargo en Inglaterra, aun entre los puritanos, había mucho menos fervor misionero activo que en España, y los indios norteamericanos eran neófitos menos prometedores que sus contemporáneos mexicanos o peruanos. La costumbre exigía la inclusión de argumentos religiosos; el motivo religioso estaba siempre presente, pero por lo común subordinado.

Algunos escritores ingleses usaron argumentos políticos, apelando al general sentimiento antiespañol que persistió hasta mucho después de la paz de 1604. Una de las peticiones de la Compañía de Virginia sugería la enorme ventaja que tendría esta posición de Inglaterra en caso de guerra, tanto para el fácil ataque desde aquellas tierras a las Antillas españolas, como para la ayuda y socorro de todos los barcos y buques de guerra que fuesen con fines de «represalia». Sin embargo, España era todavía una potencia que infundía respeto. Los primeros Estuardos eran demasiado cautos y pobres para intentar un ataque en gran escala a las Antillas españolas, y el argumento antiespañol era un factor de poca monta para inducir al gobierno a apoyar la colonización en América.

Había un argumento social importante en favor de la colonización. La Inglaterra de Jacobo I padecía a causa de una carencia grande de trabajo y de un crecimiento rápido del tamaño de sus grandes ciudades, especialmente Londres. Los economistas contemporáneos, faltos de estadística segura, concluían que el país en general estaba sobrepoblado, y muchos de ellos consideraban a las colonias como una salida para el exceso de población. Citemos un ejemplo, entre muchos: el *Golden Fleece,* de William Vaughan, una alegoría económica y social, extravagante pero aguda, publicada en 1626:

> Este problema principal —escribía Vaughan— debe ser planteado teniendo en cuenta la numerosa población general de la Gran Bretaña que es la causa principal de que la caridad se enfríe. Cada hombre tiene bastante quehacer con darse maña para conseguir su propio mantenimiento; de manera que la mayoría es empujada a extremos y muchos a lograr sus medios de vida a costa de otros hombres; prueba son nuestros concusionarios, perjuros, picapleitos, rateros de conejos, ladrones, habitantes de chozas, presidiarios, taberneros, mendigos, incendiarios de setos para impedir la agricultura, etc., etc., que quizá podían resultar ciudadanos útiles en Terranova.

Por supuesto, el temor de sobrepoblación carecía de

verdadero fundamento, y cedió en la segunda mitad del siglo al temor opuesto, de que la emigración colonial despojara a Inglaterra de la mano de obra necesaria; pero la teoría del «respiradero» de la colonización pesó poderosamente en los hombres de Estado de la época de Jacobo I.

Sin embargo, los argumentos más importantes eran los económicos. Las colonias enriquecían a los inversionistas y al reino en general, produciendo artículos que tenían demanda en Europa; enriquecían a la corona por medio de los derechos de aduana; y enriquecían a los comerciantes e industriales de Inglaterra por servir como mercados para los productos ingleses. Este último argumento perdió algo de su fuerza cuando se conoció mejor la poca densidad y pobreza de la población indígena; más convincente fue la razón de que las colonias podían ser una fuente de abastecimiento. Cabe reunir en cuatro grupos principales los artículos principalmente buscados: los metales preciosos, con mucho los más importantes en el pensamiento económico contemporáneo; el pescado, un artículo alimenticio vital, gran parte del cual era introducido en Inglaterra por los holandeses; vinos y otras exquisiteces normalmente importadas de Portugal y del Mediterráneo; artículos navales. Estos últimos eran naturalmente de importancia estratégica y económica. Desde que comenzaron a servirse del mar los ingleses, Inglaterra siempre había estado escasa de maderos de abeto para mástiles, brea para calafatear y cáñamo para el cordaje. Los más de estos artículos venían del Báltico y su acceso a ellos podía ser negado por cualquier potencia que controlara las costas del Sund. Un abastecimiento alternativo de artículos navales era, pues, una poderosa atracción. Además de las consideraciones estratégicas, la opinión mercantilista, naturalmente, acogía bien la posibilidad de importar de las colonias en lugar de

hacerlo de países extranjeros y de conseguir exceso de productos para reexportar a Europa.

El rasgo más notable de toda esta discusión económica es su optimismo, su alegre suposición de que toda América producía metales preciosos, de que cualquier país cálido como Virginia, por ejemplo, podía utilizarse para el cultivo de vides y moreras. El capital y el esfuerzo requeridos para explotar la riqueza de América eran muy menospreciados, y en muchos aspectos la realidad del imperio de América difería considerablemente del sueño mercantilista. Sin embargo, a pesar de las penalidades iniciales se encontró suficiente capital y trabajo para establecer algunas colonias modestas pero prósperas en la primera mitad del siglo XVII. Son clasificables estas colonias de una manera general en tres grupos: Virginia con sus vecinos y satélites inmediatos; Nueva Inglaterra con sus pequeños grupos de poblados de emigrantes disidentes; y las islas de las Antillas. Conforme a su primitivo desarrollo económico estos grupos pueden ser denominados respectivamente colonias del tabaco, colonias del pescado, pieles y maderas, y colonias del azúcar.

2) Las compañías colonizadoras

La Compañía de Virginia fue creada en 1606 e inició sus actividades en ese año aunque su carta definitiva no fue expedida hasta 1609. Este documento era una adaptación del tipo corriente de carta concedida a compañías mercantiles por acciones. El gobierno general de la compañía fue confiado a todo el cuerpo de accionistas. Un hombre podía convertirse en accionista de dos maneras: una, invirtiendo dinero mediante la compra de acciones. La acción estaba valorada en £ 12.10 s., que era el costo en que se estimaba el establecimiento de un colono. También podía llegar a ser accionista «colocando» su persona, emigrando

por su cuenta a Virginia con su familia y criados. Un individuo equivalía a una acción. Después de un periodo inicial de trabajo común, la tierra debía ser repartida entre los accionistas, fuesen o no emigrantes, proporcionalmente a su inversión. Los accionistas emigrantes se convertían en colonos o labradores libres, pagando únicamente una pequeña renta fija a la compañía. Al principio componían y posteriormente elegían, la asamblea colonial. Después que la colonia estuvo sólidamente establecida, dicho cuerpo pudo hacer leyes, que no fuesen contrarias a las de Inglaterra, y establecer impuestos coloniales; pero carecía de control legal sobre el gobernador y su consejo ejecutivo, que eran nombrados en un principio por los directores de la compañía con sede en Londres. Por tanto, Virginia, y la mayoría de los establecimientos coloniales ingleses posteriores tenían los gérmenes del gobierno representativo, pero no los del régimen parlamentario.

La asamblea de Virginia representaba a una oligarquía, los propietarios, Debajo de ellos en la escala social estaban los criados escriturados, hombres que emigraban a expensas de la compañía o de patronos particulares, obligándose en cambio a trabajar durante cierto plazo, y que esperaban a la expiración de sus contratos establecerse por sí mismos como arrendatarios o aun como propietarios. La mayoría de los obreros y muchos de los artesanos eran hombres de esta clase; pero la colonia nunca tuvo suficiente mano de obra, y pronto las filas de los criados escriturados comenzaron a ser engrosadas, al objeto de poblar las colonias, con criminales condenados a muerte cuyas penas habían sido conmutadas por las de destierro perpetuo. El destierro significaba, en realidad, la esclavitud. La mano de obra blanca que tenía ese origen era mejor recibida de lo que cabría suponer; pues en aquellos días de severas penas un reo penado no era

necesariamente un criminal profesional en el sentido moderno. Ninguna línea clara dividía a los criminales de los criados escriturados, algunos de los cuales eran emigrantes indeseables.

Los directores, y generalmente los inversionistas, esperaban obtener sus dividendos de las rentas fijas, del comercio por su propia cuenta y de los derechos impuestos al comercio de otros mercaderes. Enviaban voluminosas instrucciones concernientes al cultivo de plantas útiles, al laboreo de las minas y al aprovisionamiento de artículos navales. Estas instrucciones nunca fueron llevadas a la práctica. Durante los primeros años les fue muy difícil a los colonos procurarse alimento y albergue y defenderse, aun con la ayuda de Inglaterra. Más de la mitad murieron a los pocos meses de su llegada. Probablemente todos hubieran muerto, de no haber sido por la alentadora dirección y las relaciones indígenas de John Smith, al principio, y el carácter de los primeros gobernadores, una serie de individuos autoritarios curtidos en la milicia que, por medio de bárbara disciplina, hicieron que su gente rozara y arara en vez de andar por los montes cazando y buscando —o tratando de descubrir— minas de oro.

La colonia se salvó de la muerte económica e hizo surgir una modesta riqueza mediante el cultivo de un solo producto, el tabaco. Habían aprendido de los españoles, en el transcurso de sus viajes a la Guayana, el arte de cultivar y curar el tabaco. Es de suponer que las autoridades recibirían bien la producción en Virginia de un artículo que de otro modo tenía que ser comprado a España. Reconocidamente la hoja de Virginia era entonces de calidad inferior a la cultivada en las Indias españolas; pero esta desventaja era de las que los teóricos mercantilistas esperaban que soportase el consumidor. Sin embargo, el fumar hería los prejuicios

sociales y económicos. Era considerado no sólo dispendioso, sino inmoral, casi como es mirada hoy la toma de drogas. Al propio Jacobo I le disgustaba la costumbre y escribió un folleto en su contra —el *Counter-Blast to Tobacco*—. La compañía aprobó de mala gana el cultivo de tabaco por absoluta necesidad; pues el suministro de tabaco era el único medio por el que los colonos podían comprar las mercancías manufacturadas que necesitaban. Virginia se convirtió en una colonia de monocultivo sujeta a todas las zozobras causadas por las fluctuaciones de precios, cuando, como inevitablemente sucedió, se saturó el mercado inglés. La corona no tuvo otra salida que asentir, y finalmente, para dar a los productos coloniales un mercado libre, convino en excluir el tabaco extranjero mediante una tarifa alta y en prohibir el cultivo del tabaco en Inglaterra, aunque esto implicaba acabar con la producción de un considerable número de acres en las Midlands occidentales. De tal manera, los intereses de los agricultores y consumidores ingleses fueron sacrificados a los de los colonos de Virginia.

El tabaco salvó a Virginia; pero no a la Compañía de Virginia. La compañía nunca pagó dividendos, y en 1623 era insolvente. El rasgo peor de su insolvencia fue su incapacidad para hacer algo en ayuda de los pobladores, y los apuros por que pasaron son mostrados con evidencia por las cartas que dirigieron al consejo privado. Las luchas de bandería entre los directores empeoraron la situación; y una facción, encabezada por el puritano sir Edwin Sandys, trató de llevar el conflicto ante el Parlamento. Jacobo I detuvo rápidamente las querellas fundándose en la prerrogativa, y en 1624 inició un proceso *quo warranto* contra la compañía. A consecuencia de él, fue revocada la carta y Virginia se convirtió en la primera —y durante muchos años la única— colonia de la corona. Esto significaba que la corona

nombraba al gobernador y al consejo ejecutivo; pero Jacobo confirmó el derecho de los colonos a elegir su propia asamblea y el derecho de la asamblea a hacer leyes y votar impuestos. La estructura de gobernador, consejo y asamblea perduró hasta la guerra de Independencia. El costo de la administración real era debidamente sufragado por un impuesto de exportación sobre el tabaco.

Mientras tanto, en las disputadas aguas del Caribe aún continuaba la filibustería, el tráfico de esclavos y el contrabando, y el antiguo temor a España cedía el paso a una familiaridad que engendraba desprecio. En los veinte años posteriores al tratado de Londres, sindicatos ingleses, holandeses y franceses trazaban planes para establecimientos comerciales en el área del Caribe. Su desprecio hacia España y su satélite de esa época, Portugal, no estaba completamente justificado. Los holandeses, por ejemplo, con una poderosa y bien organizada Compañía de las Indias Occidentales, trataron persistentemente de establecerse en el noroeste de Brasil; pero los colonos portugueses los arrojaron de todas partes excepto del pequeño extremo que se convirtió en Guayana holandesa. La Compañía Inglesa del Amazonas, de, 1619, sólo duró cuatro años. La Compañía de la Guayana, una empresa mayor, mantuvo una lucha más larga, pero, con el tiempo, todos sus establecimientos fueron destruidos por los españoles, y en 1638 la compañía quebró. Sin embargo, estos proyectos de la Guayana tuvieron importantes resultados indirectos, pues los colonos desposeídos, buscando otros lugares, dieron con las fértiles islas de las Antillas menores. Los españoles habían abandonado estas islas, principalmente por la aversión que tenían a los indios caribes, una raza salvaje e intratable que conservó hábitos caníbales hasta bien entrado el siglo XVIII. Los desembarcos ingleses en Santo Domingo y

Santa Lucía fueron rechazados por estos caribes; pero San Cristóbal fue ocupado felizmente por colonos ingleses y franceses en colaboración, y, lo que es más importante, en 1624 comenzó la colonización de la Barbada.

El respaldo financiero de estas empresas vino de algunos sindicatos irregulares de mercaderes de los cuales los más importantes fueron Warner y compañía —conocedores de la Guayana— y Courteen y compañía. Sir William Courteen era un comerciante inglés que tenía relaciones con Holanda. Estas relaciones resultaron beneficiosas pues colonos holandeses del Brasil fueron los que suministraron primero el tabaco y después la caña de azúcar que constituirían la base de la prosperidad de las Antillas. Los intereses de las dos sociedades chocaban y, para eliminar a Courteen, el grupo de Warner consiguió la ayuda dé un cortesano prominente pero sin fortuna, el conde de Carlisle, quien obtuvo en 1627 una patente de Carlos I instituyéndolo Señor Propietario de las Caribes. Ésta fue la primera aparición de un nuevo tipo de organización colonial inglesa, la propiedad. Fue la aplicación a América de una forma de merced en desuso desde hacía mucho tiempo en Inglaterra —una concesión cuasi feudal de territorio y jurisdicción a un noble prominente—. Claro está que un Par podía obtener de los Estuardos mercedes de esta clase más fácilmente que un grupo de mercaderes; y quizá se creyó más adecuado que los establecimientos en lugares expuestos se hicieran por merced feudal, según la vieja tradición de la tenencia señorial, que por compañías comerciales.

La merced hecha a Carlisle dio lugar a disputas constantes entre los herederos del conde y los arrendatarios de sus derechos; pero, a pesar de la inseguridad política, Barbada floreció. En los primeros años, la colonia produjo principalmente tabaco, algodón y varios tintes, fustic,

índigo, etc., importantes en vista de los esfuerzos persistentes del comercio inglés de tejidos para cambiar la exportación de la tela sin teñir por la del artículo terminado. En 1640 se introdujo el cultivo del azúcar, principalmente a instigación de comerciantes holandeses que habían aprendido de los portugueses de Brasil los métodos de cultivo y elaboración. Los holandeses vendieron a los colonos de Barbada el equipo necesario para los toscos procesos de trituración, hervido y cristalización en recipiente, y les enseñaron un poco más tarde el lavado que convierte el azúcar moreno en el azúcar blanco, de mucho más valor. El azúcar se volvió pronto el principal producto. Su valor por acre era triple que el del tabaco en la quinta década del siglo XVII y su precio permanecía mucho más firme, pues el mercado europeo parecía insaciable. En teoría, por entonces, se aprobaba también el cultivo de un producto que no podía darse en Inglaterra y que hasta la fecha había sido comprado a países extranjeros, principalmente al Brasil a través de intermediarios portugueses o españoles. Los emigrantes afluyeron a la Barbada, como colonos o como criados escriturados, y la isla recibió su aporte de criminales deportados. Sin embargo, el considerable desembolso de capital requerido para la producción de azúcar impuso la división de la tierra en plantaciones relativamente grandes. Estas haciendas empleaban principalmente el trabajo de esclavos. Muchos pequeños terratenientes blancos y criados cuyos contratos habían expirado, se trasladaron a otras colonias o se dedicaron a la piratería. Los hacendados propietarios de esclavos se quedaron, y tanto ellos como los comerciantes que traficaban con el azúcar hicieron grandes fortunas. A mediados de siglo las exportaciones de la Barbada a Inglaterra eran de mucho más valor que las de Virginia y estaban muy por encima de las de Nueva

Inglaterra; y dicha isla era ya conocida como «la joya más brillante de la corona real». Su administración era semejante a la de Virginia, salvo que el gobernador era nombrado por el propietario y no por la corona.

El rápido progreso de la islas del azúcar tuvo dos consecuencias importantes en el dominio de la política colonial. En primer lugar se desarrolló en las propiedades azucareras una demanda insaciable de trabajo, que junto con la insistente demanda de la América hispana y portuguesa estimuló el desenvolvimiento en gran escala del comercio trasatlántico de esclavos. La segunda consecuencia fue un marcado cambio de opinión en Inglaterra en favor de las colonias tropicales más bien que de las templadas. Los esclavos negros eran aparentemente más baratos que los criados escriturados y la producción real de materias colorantes y azúcar era mejor que las vagas promesas de artículos navales. Mientras Virginia y Nueva Inglaterra habían defraudado las esperanzas por lo que concernía al mercado patrio, Barbada las había sobrepasado considerablemente. Durante la república de Cromwell y el protectorado, el creciente interés por las Antillas reforzó los argumentos de los antihispanistas fanáticos como el conde de Warwick, apremiando a Cromwell a llevar a cabo el Plan de Occidente contra las Indias españolas, en 1655; una expedición nada notable cuyo único resultado fue la conquista de Jamaica.

Los principales enemigos de los españoles en Inglaterra, así por razones mercantilistas como religiosas, eran naturalmente los puritanos. Éstos eran también notables colonizadores. En 1626 formaron una compañía los puritanos prominentes para colonizar Santa Catalina o la isla de la Providencia, en el corazón del Caribe español. La isla fue poblada por colonos de Inglaterra y de Bermuda, y

en los primeros años sus actividades agrícolas y marítimas resultaron prometedoras. Sin embargo, pronto aventajó la filibustería a la agricultura como fuente de beneficios, especialmente después de 1631, cuando la compañía extendió sus operaciones a la Tortuga, frente a la costa de la Española. La Tortuga era francamente una base de piratería, y no otra cosa. Al establecer colonias de esta clase tan cerca de las costas españolas, la compañía había intentado más de lo que podía realizar. En 1641, una flota española reconquistó las islas y arrojó a los colonos; y la Compañía de Providencia dejó de existir. La Tortuga cayó con el tiempo en manos de los franceses y luego se convirtió en base de la conquista francesa de Haití. Los triunfos colonizadores permanentes de los puritanos ingleses fueron logrados en muy diversas latitudes.

3) Los puritanos

En el grupo de los promotores de la colonización durante la tercera década del siglo XVII está incluido un número cada vez mayor de personas que tenían dinero disponible, que estaban interesadas en América y que tenían un motivo adicional para desear emigrar en persona en vez de permanecer en Inglaterra esperando los dividendos. Este motivo adicional era generalmente el disgusto contra la política religiosa y constitucional del gobierno, y la consiguiente persecución de los disconformes —persecución de una índole moderada, como era la persecución en aquella época, pero todavía bastante fuerte para hacer sentir a los disidentes piadosos que el día del juicio final estaba próximo—; y así era, en efecto. Estos descontentos fueron los principales fundadores de Nueva Inglaterra.

Al mismo tiempo que la Compañía de Virginia, recibió carta real una compañía o consejo de Nueva Inglaterra; pero

Nueva Inglaterra tenía una tierra dura y pedregosa, muy boscosa, y un riguroso clima invernal. El consejo fracasó en el intento de encontrar los hombres o el dinero para comenzar la colonización y en 1620 estaba deseoso de arrendar parte de su concesión a cualquiera que quisiera establecerse bajo sus auspicios. En ese año llegó el *Mayflower* a aguas de Nueva Inglaterra conduciendo un pequeño grupo de emigrantes puritanos con sus esposas dependientes y criados contratados. Los Padres Peregrinos eran gente muy humilde, miembros de una congregación disidente que algunos años antes había emigrado a los Países Bajos por motivo de conciencia, y luego había obtenido, gracias quizá a las simpatías puritanas de sir Edwin Sandys, permiso para colonizar la parte norte del territorio de la Compañía de Virginia. Embarcaron para Virginia; pero habiendo hecho su primer desembarco cerca del cabo Cod, decidieron quedarse allí y fundar su primera colonia en Nueva Plymouth. El consejo de Nueva Inglaterra, enterado de ello, les concedió un arrendamiento en condiciones fáciles, e inicióse la labor de edificar una colonia.

Los Padres Peregrinos tenían que luchar no sólo contra el suelo yermo y el clima de Nueva Inglaterra, sino contra una pesada carga de deudas, pues habían emigrado con capital prestado. Pronto descubrieron que lo único que les permitía vivir su propia vida, como deseaban, era comprar el interés de los inversionistas y hacerse económicamente independientes. En esto triunfaron finalmente; pero el esfuerzo implicó muchos años de trabajo en oprimente pobreza, y durante largo tiempo la colonia fue pequeña y débil. Muchos de los colonos murieron en el primer invierno. Los que sobrevivieron debiéronlo a su propio valor y paciencia asombrosos y a la indulgencia de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, que estaba empezando a

colonizar en la desembocadura del Hudson y hubiera podido destruir a la colonia de Plymouth si lo hubiera deseado. Las primeras dificultades de la Nueva Plymouth sirvieron a los puritanos de Inglaterra como advertencia de que las colonias futuras, si se quería asegurar su buen éxito, deberían ser establecidas por compañías justamente constituidas, con adecuado respaldo financiero y social.

No todos los colonos de Nueva Inglaterra eran puritanos. El comerciante en pieles Thomas Morton vivió felizmente con algunos compañeros, comerciando con los indios y probablemente suministrándoles ron. Escribió un delicioso libro, *The New English Canaan,* lleno del desprecio que sentía un leñador hacia la ciudad y las aldeas criadoras de puritanos. Pero, en general, la iniciativa en Nueva Inglaterra fue conservada por los puritanos. Su posición en Inglaterra fue empeorando constantemente. Al asumir el poder absoluto Carlos I, toda esperanza de presbiterianismo en la Iglesia, y toda esperanza de gobierno parlamentario en el estado, parecía disiparse por completo. Al mismo tiempo, la guerra cruel y destructora en Europa y una serie de malas cosechas en la metrópoli, hicieron muy insegura la perspectiva económica de Inglaterra. Muchas personas de influencia, riqueza y simpatía puritana se volvieron deseosas no sólo de invertir en la colonización, sino de emigrar ellas mismas. En 1629, una asociación poderosa integrada en gran parte por puritanos prominentes obtuvo una concesión de tierra para colonizar en Nueva Inglaterra y se constituyó por carta real en la Compañía de la Bahía de Massachusetts.

En su aspecto externo la nueva empresa se parecía mucho al proyecto de Virginia. Normas semejantes regían los derechos de los accionistas colonos y criados escriturados; pero la carta tenía una peculiaridad significativa: no requería explícitamente que la dirección de

la compañía permaneciese en Inglaterra. Es sorprendente que el documento haya sido firmado con esta omisión. Los abogados puritanos, es cierto, no se atenían rigurosamente a la práctica en lo que consideraban que estaba involucrada la obra del Señor y explotaron sin duda la ignorancia oficial de la geografía para cometer una gran infracción a los derechos del Consejo de Nueva Inglaterra; pero ni la inadvertencia ni el soborno parecen adecuados como explicación. Cualesquiera que fuesen los medios que se emplearan, un grupo de astutos negociantes fue de hecho autorizado por carta real para conservar derechos de propiedad en Inglaterra y el estatuto formal de los súbditos británicos, y, al mismo tiempo, para establecerse con independencia autónoma en América. Y, en efecto, aquellos de los promotores que desearon permanecer en Inglaterra fueron inducidos a vender sus acciones y los restantes accionistas con la directiva de la compañía en pleno, título, registros, capital y todo lo demás, abandonaron Inglaterra con cerca de novecientos colonos y establecieron su centro de operaciones en Boston, Massachusetts.

Como Virginia, Massachusetts sufrió grandes penalidades en los primeros años, y como Virginia, las venció gracias a una severa disciplina. Sin embargo, esta disciplina fue obra no de gobernadores con larga carrera militar enviados por Inglaterra, sino de un gobernador elegido, muy idóneo, y magistrados guiados por los ministros y diáconos de una iglesia inflexible. Los puritanos ingleses en su mayor parte habían tratado de conseguir cambios de gobierno y de ritual dentro de la Iglesia de Inglaterra. En Massachusetts el movimiento puritano se convirtió francamente en separatista. Esta circunstancia afectó a la política, pues los colonos dirigentes se las ingeniaron para que sólo los propietarios tuviesen derecho al

sufragio colonial, que eran también miembros reconocidos de la Iglesia separatista. Éstos constituían una oligarquía relativamente pequeña; pues muchos propietarios, aunque de creencias religiosas calvinistas, no deseaban abandonar la Iglesia de Inglaterra o mostrar desacato a la corona. Al excluir a estos individuos de toda vida política, salvo de las asambleas concejiles, los gobernantes de la colonia contravenían la ley inglesa y su propia carta; pero como el gobernador Winthrop manifestó, en Israel no existía democracia.

El gobernador de Massachusetts fue de ideas poco liberales, falto de escrúpulos a menudo y carente en absoluto de humor, pero muy eficiente. Por ejemplo, pronto deportó a Thomas Morton, a lo que parece por bailar alrededor del mayo. Posiblemente la danza del mayo de Morton fue relacionada con la brujería, que para un puritano del siglo XVII no era cuestión de bromas; pero los puritanos eran despiadados para castigar cualquier clase de oposición o heterodoxia. Éste fue un factor de alguna importancia en la colonización de Nueva Inglaterra, pues muchas personas que lucharon contra la oligarquía gobernante de Massachusetts en política o religión, fueron expulsados o huyeron para escapar a peores castigos. Esta gente fundó nuevas colonias, tales como Connecticut, Nueva Haven y Rhode Island, que crecieron y prosperaron modestamente; aunque con el transcurso del tiempo Massachusetts y Connecticut comenzaron a desarrollar un imperialismo propio y a absorber a las colonias menores.

La expansión significó intrusión en las tierras de caza de los indios. La Compañía de Massachusetts, con su acostumbrado legalismo, se preocupó de dar a sus adquisiciones el aspecto de tratados de compra. Los puritanos nunca fueron misioneros entusiastas; en su

mayoría creían que los indios se hallaban más allá de toda esperanza, y, como los españoles, esclavizaban por lo general a los indios apresados en rebelión o en guerra de frontera. Por otro lado, la compañía cumplió con rigor las cláusulas de su concesión que prohibían la venta de armas de fuego y aguardiente a los indios. A este respecto, la conciencia cristiana y la prudencia común señalaban el mismo camino. Es falso decir que las colonias puritanas carecían de conciencia en lo concerniente a los indios; pero, en general, su conciencia actuaba en un sentido puramente negativo. No explotaron a los indios, ni trataron de absorberlos, pero los pusieron aparte de un modo inexorable.

Por lo que atañe a la economía, los colonos se concentraron tenazmente en la producción de frutos de utilidad inmediata y no trataron de ajustarse a un esquema teórico formulado en Inglaterra. No podían producir azúcar y evitar el uso del tabaco; pero en veinte años produjeron un exceso de alimentos, que vendieron a los indios y más tarde a las colonias de las Antillas. De sus principales productos exportables, la madera de construcción era demasiado voluminosa y difícil de enviar a través del Atlántico con mucha esperanza de obtener una ganancia. Los costos de transporte eran tan altos, que la madera de construcción de Nueva Inglaterra nunca pudo competir con la del Báltico en el mercado inglés, a pesar de dársele un generoso trato. La mayor parte de la madera de construcción era usada para construir casas y barcos en Nueva Inglaterra, pero después una gran cantidad de ella fue enviada a las Antillas en forma de duelas de barril. Las pieles eran un artículo valioso, de gran demanda en Inglaterra; aunque, a medida que avanzaba la colonización blanca hacia el interior, los indios que cazaban con trampas fueron desalojados por ella, y las pieles de Nueva Inglaterra llegaron a ser muy escasas y caras para

competir con las procedentes de Hudson y San Lorenzo. Los habitantes de Nueva Inglaterra pescaban constantemente, y luchaban y competían con las flotas de temporada que pescaban para los mercados inglés y europeo. Algo del bacalao cogido por barcos de Nueva Inglaterra iba a parar a la antigua Inglaterra, y también algo era enviado directamente a los países del Mediterráneo; pero mucho era consumido en Nueva Inglaterra por una población que aumentaba año tras año, pues mientras la doctrina de la Iglesia laudiana apretó en su puño a Inglaterra, los puritanos emigraron cada vez en mayor número a América. Al principio de la guerra civil, Massachusetts tenía unos catorce mil habitantes y reunía casi todas las características de un estado independiente.

Debe hacerse mención de unas cuantas colonias de pescadores traficantes en pieles y madereros fundadas fuera de Nueva Inglaterra y sin relaciones con los puritanos. El deseo de conseguir bases para la pesquería y el comercio de pieles inspiró la fundación de colonias inglesas en Terranova, francesas en San Lorenzo y la bahía de Fundy, y francesas y escocesas en Acadia, hoy Nueva Escocia. Las fundaciones de Terranova no fueron al principio muy prósperas ni importantes, y dieron lugar a luchas perpetuas por los derechos al litoral; pero sobrevivieron y se desarrollaron como una colonia británica permanente. La colonia escocesa de sir William Alexander en Nueva Escocia tuvo menos fortuna; fue fundada en 1627, cuando estalló la guerra entre Inglaterra y Francia. La guerra era una disputa europea y no tenía nada que ver con los asuntos coloniales, pero produjo, claro está, la lucha de corsarios en las colonias, y en 1629 los colonos franceses de Quebec se rindieron a los ingleses. Y así, en la época del tratado de Saint-Germain-en-Laye de 1632, los ingleses dominaban todas las regiones

colonizadas de Canadá; pero en este tratado Carlos I devolvió Quebec y Nueva Escocia a Francia, y el desarrollo del Canadá quedó en manos de los comerciantes de pieles franceses y de los misioneros jesuitas. Carlos I y sus consejeros no vislumbraban —¿por qué habrían de vislumbrarlo?— la futura importancia del estuario del San Lorenzo, ni las vidas ni dinero que costaría a los ingleses reafirmar sus intereses en Canadá.

VIII. Los imperios rivales en América

1) Los franceses en el Canadá

Los franceses entraron en el campo colonial casi al mismo tiempo que los ingleses y se establecieron en lugares de igual naturaleza en la costa atlántica de Norteamérica y en la islas de las Antillas, lugares donde la población nativa se hallaba relativamente diseminada y en situación primitiva. Como los ingleses, los franceses no podían vivir del tributo indígena ni emplear la mano de obra nativa en gran escala, y no encontraron metales preciosos. Como los ingleses, tenían que vivir de la agricultura, de la pesca, o del comercio de pieles, en sus posesiones septentrionales, y del cultivo del tabaco y la caña de azúcar, en sus islas de las Antillas. Como los ingleses, percibían claramente la importancia del poder marítimo y el valor de las colonias en cuanto fuentes de artículos navales y productos tropicales. Como los ingleses, recurrieron mucho al uso de compañías por acciones de tipo mercantil para fundar colonias.

La cronología del desarrollo de la América gala es muy parecida a la historia inglesa. Los pasos de las dos naciones hacen pensar, o en mutua imitación deliberada, o en los movimientos tácticos encontrados del juego de ajedrez; ¡y qué juego de ajedrez era, tanto por el tamaño como por la variedad de piezas! Los franceses, como los ingleses, emprendieron en el siglo XVI la exploración y la piratería en aguas americanas. Los pescadores franceses habían pescado regularmente en los bancos. Cartier y Roberval habían explorado la bahía de Fundy y el San Lorenzo, con la esperanza de encontrar un paso hacia el Pacífico, y tratado de establecer una colonia, aunque con mal éxito. Otros esfuerzos fueron realizados en la América central y

meridional; pero así los ingleses como los franceses sólo a principios del siglo XVII, después del final de la guerra en el mar con España, comenzaron a realizar colonizaciones permanentes. Tanto Enrique IV como Jacobo I concedieron monopolios para colonizar en América. En 1605, un grupo hugonote francés fundó Port Royal en Acadia. En 1608, el gran Champlain, navegante, explorador, cartógrafo y hombre de ciencia, fundó la colonia francesa de Quebec. Acadia se convirtió en una colonia económicamente autónoma de pequeños granjeros que con el tiempo disfrutaron de una modesta prosperidad. Quebec, por otro lado, era más bien una factoría que una colonia. Sus habitantes comerciaban con los indios para obtener pieles, que despachaban por el San Lorenzo a Francia. Su capital, sus mercancías y la mayor parte de sus alimentos venían de Francia. Contaban con el apoyo de la Compañía de Nueva Francia, que fue legalizada por Richelieu y que pagaba a los accionistas con las ganancias obtenidas en el comercio de pieles.

Los colonos ingleses y franceses pronto vinieron a las manos. En 1613, la Compañía de Virginia organizó una expedición que atacó a Port Royal y destruyó una incipiente colonia francesa en la costa de Maine. En 1627, como vimos, los escoceses de Nueva Escocia se apoderaron de Port Royal, y en 1629 una flota inglesa detuvo a los buques franceses de aprovisionamiento al remontar el San Lorenzo y por el hambre logró rendir a Quebec. El tratado de 1632 devolvió ambas plazas a Francia. Acadia fue tierra disputada durante el siglo XVII, hasta 1714 en que pasó a Inglaterra. Quebec permaneció en poder de Francia hasta 1763, y en la actualidad continúa siendo francesa en lengua y tradición.

El reinado de Carlos I y el ministerio de Richelieu mostraron notables semejanzas superficiales en el terreno

colonial y vieron el principio de una enconada rivalidad. Sin embargo, hubo también diferencias fundamentales. Ambos gobernantes concedieron cartas a varias compañías colonizadoras; pero, en las compañías inglesas, la iniciativa partió de los promotores, que encontraron su propio capital y pidieron al rey las cartas. En Francia, la iniciativa provino más frecuentemente del gobierno, que proporcionó parte del capital y nombró a algunos de los directores. Más tarde, en la época de Colbert, el gobierno nombró a veces a todos los directores y recaudó el capital por medio de una especie de préstamo forzoso o inversión obligatoria. Claro está que donde la corona aceptó estas responsabilidades, hubo una tendencia mayor por parte del gobierno a fiscalizar todos los detalles de la administración, y por parte de la compañía a buscar el apoyo del gobierno para obtener ayuda. En las colonias francesas, las guerras contra los indios y otros enemigos, por ejemplo, fueron sostenidas no sólo por una milicia colonial, sino por tropas regulares enviadas de Francia.

Las cartas inglesas en lo general mantenían una diferencia entre compañías formadas principalmente para la colonización y compañías formadas principalmente para el comercio. Casi todas las compañías de Richelieu eran empresas de monopolio general que combinaban la colonización y el comercio. Concentráronse inevitablemente en el comercio, que ofrecía ganancias rápidas y seguras, y descuidaron la colonización. No había muchos alicientes para que los campesinos, artesanos y otros ciudadanos arraigados abandonasen una Francia próspera y victoriosa y se estableciesen en un helado y nada atractivo Canadá; los que lo hicieron se encontraron a merced de un monopolio comercial que exigía precios muy altos por las mercancías europeas. La manera en que se organizó la colonización

también obró en cierta medida como factor disuasivo. La compañía concedió señoríos —grandes mercedes de tierra principalmente a los directores de la compañía y sus asociados, muchos de los cuales estaban ausentes—. La intención era que el señor subarrendara pequeñas tenencias dentro de sus concesiones en condiciones semifeudales, conservando ciertos derechos, como en Francia, incluso un derecho limitado al trabajo de sus arrendatarios. De este modo las compañías traspasaban a los señores su responsabilidad en la colonización, y los colonos se hallaban sometidos a la constante tentación de abandonar sus posesiones e irse a los bosques como comerciantes o cazadores. Entre los europeos, los franceses tenían dotes superiores para vivir en la selva y aceptar y compartir la vida de los indios primitivos mientras residían entre ellos. La política oficial francesa permitió y aun alentó los matrimonios mixtos. Una pequeña población francesa y mestiza se extendió sobre partes del país mucho mayores que las que podían ocupar efectivamente; y éste fue un hecho que durante largo tiempo impidió al Canadá convertirse en país de economía y gobierno autónomos.

Carlos I nunca obstaculizó seriamente el camino de los inconformistas, católicos o puritanos que emigraban a América; pero el gobierno francés, como el español, prohibió la entrada de protestantes en sus colonias. Las consecuencias de esta política de homogeneidad religiosa fueron muy importantes en Francia, porque allí, al contrario que en España, los hugonotes eran numerosos y ricos. El Canadá fue privado de una fuente de colonos hábiles e industriosos; y cuando su situación en Francia empeoró, los hugonotes tendieron a emigrar a otros países, incluso Inglaterra y las colonias inglesas; de modo que se produjo una doble pérdida, tanto para la antigua Francia como para

la nueva.

Los asuntos eclesiásticos de la América francesa estuvieron en su mayor parte en manos de los jesuitas, probablemente la orden misionera más importante y decidida de toda la historia de la cristiandad. Los métodos jesuitas entrañaban la vida entre los indios y el uso de sus lenguajes. Gran parte del territorio de las costas de los grandes lagos fue explorada primero por misioneros, muchos de los cuales fueron sacrificados de manera espantosa. El ideal jesuita era establecer comunidades de misión donde los indios cristianos pudiesen vivir en común bajo la dirección de sacerdotes, resguardados del contacto con los *coureurs des bois* y otros europeos. Esta segregación fue contraria a los intereses de los colonos franceses, que compraban pieles a los indios y les suministraban hachas, cuchillos, mantas, ron y armas de fuego —armas usadas a veces contra los misioneros—. Además, la labor misionera entre los hurones y los algonquinos de la región de los lagos indispuso a los franceses con los enemigos hereditarios de aquellas tribus, la poderosa confederación iroquesa de los mohawk y los valles del alto Hudson. Los iroqueses, como intermediarios en el comercio de pieles, tendieron en los últimos años a aliarse con los ingleses, un factor de gran importancia en las guerras posteriores, en las cuales los desgraciados hurones, con su ligera capa de cristianismo, fueron casi aniquilados.

Cuando murió el gran cardenal, Canadá tenía cerca de tres mil habitantes blancos, contra unos veinte mil que tenía Nueva Inglaterra y quizá quince mil Virginia. La obra de construcción de un imperio apenas había empezado. Tocó a Colbert reorganizar la Nueva Francia y darle esa característica de burocracia militar eficiente que se patentizó en las largas guerras contra Inglaterra. En ello logró un gran triunfo; y la fuerza de su genio sólo puede ser apreciada si se

recuerda que, al contrario de sus «contrafiguras» inglesas, sirvió a un rey a quien no preocupó nada el comercio y las colonias y sólo le interesó la gloria militar y religiosa en Europa.

2) Las rivalidades en las Antillas

En las Antillas, como en Norteamérica, la colonización francesa e inglesa marcharon a la par. Empresas francesas del siglo XVI tales como la colonización de Florida por hugonotes habían sido frustradas por los españoles; pero, en la tercera década del siglo XVII, los franceses, a semejanza de los ingleses, volvieron su atención hacia las Antillas exteriores no ocupadas por España. En los primeros años, las relaciones entre las dos razas intrusas fueron relativamente amistosas. En la isla de San Cristóbal, en efecto, se desarrollaron una colonia francesa y otra inglesa en estrecha vecindad, evitando la lucha entre sí por temor común a los caribes. La colonia de San Cristóbal fue seguida por colonizaciones francesas en la Martinica y la Guadalupe, todas ellas realizadas por un monopolio auspiciado por el gobierno, la Compañía de las Islas de América. El mismo Richelieu puso una gran parte del capital de la compañía, que, como la Compañía de Nueva Francia, era al mismo tiempo una empresa de colonización y de comercio.

La historia de estas islas francesas guarda un estrecho paralelo con la de las Antillas inglesas. Siendo apropiadas para una economía de plantación, resultaron mucho más atractivas para los colonos franceses que el Canadá, y en los primeros años sobrepasaron a éste en comercio con la madre patria, del mismo modo que la Barbada había sobrepasado a la Nueva Inglaterra. Como la Barbada, produjeron primero tabaco y después azúcar. Ninguna de las islas francesas compitió en riqueza con la Barbada en el siglo XVII, pero

más tarde se volvieron más prósperas, en parte porque contaban con un área mayor de suelo virgen apropiado para el cultivo extensivo, y en parte porque los franceses, al contrario que los ingleses, permitieron que fuesen realizados en las colonias todos los procesos de refinación del azúcar —una medida sin duda acertada, aunque contraria a la estricta doctrina mercantilista—. Al principio, los hacendados franceses emplearon para el trabajo blancos *engagés* —el equivalente a sirvientes bajo contrato—, y luego a esclavos negros. A fines del siglo, tanto los franceses, como los ingleses, formaron una compañía africana para encargarse del suministro de esclavos a las Antillas.

Igual que los de la Barbada, los hacendados franceses de las Antillas creyeron ser explotados por la fraternidad comercial de su propio país; y tuvieron además la desventaja de tener que tratar con un monopolio mercantil. Por eso, como los ingleses, los colonos franceses prefirieron negociar con los transportadores universales, los holandeses, y a mediados del siglo contaban principalmente con éstos, no sólo por lo que se refiere al suministro de esclavos, sino de un gran número de productos manufacturados europeos. Los comerciantes holandeses se aprovechaban del hecho de que Francia, como España y en menor grado que Inglaterra, no poseían barcos para el comercio que tenían, y que su flota no estaba suficientemente especializada.

Los holandeses mismos fundaron colonias en el Caribe; pero como era usual, la colonización fue para ellos un medio para fines comerciales más que un fin por sí misma. Su ocupación de territorio se encaminaba a apoyar la prosecución de la guerra marítima contra España y el establecimiento de un monopolio comercial holandés. La Compañía Holandesa de las Antillas fue legalizada en 1621, al concluir la molesta tregua de doce años con España, y uno

de sus declarados propósitos era hacer guerra marítima y obtener beneficios mediante el pillaje y el comercio. La organización de la compañía fue una imitación de la organización de la Compañía de las Indias Orientales. Era un monopolio subvencionado; y en vista de la creciente importancia del comercio de esclavos su área de monopolio fue trazada de manera que comprendiese la costa occidental de África. El monopolio nunca fue efectivamente cumplido, pues los muchos mercaderes particulares holandeses que comerciaban en las Antillas no quisieron abandonar un provechoso comercio ilícito que ellos habían forjado por su propia iniciativa. Probablemente, el haber apreciado mal la diferencia entre las condiciones de las Indias orientales y las de las Antillas fue la causa de muchos fracasos de la compañía y de su bancarrota final en 1674.

Sin embargo, en sus primeros años, la Compañía Holandesa de las Antillas se apuntó al menos el triunfo de infligir fuerte pérdida a los intereses de España y Portugal en América. Su primera empresa de gran escala, el intento de conquistar a los portugueses la región azucarera del noreste de Brasil, empezó en 1624 con un ataque a Bahía por una poderosa flota. En una década de luchas intermitentes, los holandeses extendieron su control de la costa brasileña, dominando desde Bahía al Amazonas. Su objeto principal al establecer este control era manejar el comercio de la región en su propio beneficio mercantil. Sin embargo, la compañía fue renuente e incapaz de cargar con el gasto y la responsabilidad de mantener guarniciones adecuadas o de administrar el territorio. En el quinto decenio, después de la triunfal insurrección nacional de Portugal contra España, se produjo en el Brasil un levantamiento independentista contra la Compañía Holandesa de las Antillas. En 1654 fueron arrojados los

últimos empleados de la compañía y, finalmente, los holandeses abandonaron sus derechos a todo el territorio continental, excepto a Surinam. A la sazón Portugal era un estrecho aliado, casi un cliente, de Inglaterra, y el comercio de los puertos brasileños cayó en gran parte en manos de mercaderes ingleses. El resultado más importante y duradero de esta corta ocupación holandesa del Brasil fue la introducción del cultivo de la caña de azúcar en las islas del Caribe por comerciantes holandeses.

Durante este tiempo, las flotas de la Compañía de las Antillas habían saqueado las poblaciones españolas del Caribe en una escala hasta entonces desconocida. Su año más afortunado fue el de 1628, en que su almirante Piet Heyn, al frente de una flota de treinta y un buques, atacó frente a Cuba el convoy anual preparado por España. El convoy completo, compuesto de buques mercantes, barcos del tesoro y los de escolta, cayó en manos de los holandeses. Un almirante holandés había ganado por fin el premio soñado por todo marino durante setenta años. El crédito español ya decadente en el mercado monetario internacional recibió un golpe del que nunca se recobró, y la actividad naval y militar de España en Europa y en el Caribe se paralizó casi durante algún tiempo.

La gran hazaña de Piet Heyn no se repitió en otros treinta años; sin embargo, fue seguida por una serie de depredaciones menores, aunque todavía serias, de las flotas holandesas. Nada ilustra más dramáticamente sobre la fuerza y tenacidad de la administración imperial española que su perseverancia frente a estos desastres. A pesar del constante incendio y pillaje de sus puertos caribes, no abandonó ninguna porción importante de territorio y encontró manera de enviar convoyes a través del Atlántico, aunque frecuentemente a intervalos regulares y con riesgos y

gastos cada vez mayores. No cabía hacer más. Durante el resto del siglo XVII fue impotente para prevenir o controlar las idas y venidas de las naves extranjeras en el Caribe. Detrás de las flotas de la Compañía de las Antillas se extendía el enjambre de comerciantes particulares holandeses y de colonos ingleses y franceses. El comercio ilícito con las Indias españolas creció de año en año, y en las manos de los ubicuos holandeses llegó a aventajar al tráfico legítimo en cinco o seis veces. Al mismo tiempo, los colonos ingleses y franceses fueron adonde quisieron en las Antillas menores y continuaron sus empresas de colonización sin temor a las interrupciones españolas; España no aceptó el principio de la libertad de alta mar hasta después de 1660, ni reconoció como válidos los títulos de otras potencias a sus propias colonias de las Antillas hasta el tratado de Madrid de 1670.

Además de las de Brasil, las adquisiciones territoriales de los holandeses durante este periodo de enconada rivalidad fueron pequeñas pero valiosas. Las directivas mercantes de la Compañía de las Indias Occidentales sabían muy bien que los ingresos del saqueo no podían cubrir el costo de una guerra naval en gran escala durante un largo periodo. Las flotas de barcos de guerra no podían estar cruzando indefinidamente el Caribe; la seguridad de la marina mercante holandesa requería bases locales, preferentemente bases isleñas, puesto que los gastos de defensa de un puerto en el continente español hubieran sido prohibitivos. La compañía fundó una plaza fuerte ideal en la árida isla de Curazao, situada frente a la costa de Venezuela y que ofrecía acceso fácil a todas partes del continente. Las islas pertenecientes al archipiélago de que Curazao es isla principal ofrecen también una atracción consistente en bolsas naturales de sal. La sal era necesaria en grandes

cantidades para las pesquerías holandesas de arenques; anteriormente se había importado del sur de Portugal, y por lo tanto en tiempo de guerra un suministro alternativo era doblemente bien recibido. En 1634, una flota holandesa se apoderó sin oposición de Curazao. La isla se convirtió en seguida en el centro del poder y comercio holandés en las Antillas, y como tal ha permanecido desde entonces.

Los buques de combate que pululaban en el Caribe no eran todos naves de guerra. La prolongada lucha de los corsarios contra España había diseminado la amenaza por todas las Indias occidentales. Los bucaneros, los rudos cazadores de ganado de las islas, se dedicaron a la piratería, prosperaron y aumentaron. Zarpando de bases en la Española, Jamaica y Tortuga, operaron principalmente contra los puertos españoles y la navegación costera, pero a medida que avanzó el siglo, se convirtieron en una plaga intolerable para las empresas honestas de cualquier nación. A menudo vendían su botín en Nueva Inglaterra en connivencia con los mercaderes de Boston y Salem; pues muchos, quizá la mayoría de ellos, eran ingleses. La actitud del gobierno inglés hacia los bucaneros varió con los cambios de las relaciones anglohispanas. En tiempo de guerra, un gobierno podía encontrar empleo fácil para cuadrillas de malhechores en el Caribe. En el tratado de Madrid de 1670, en recompensa por el reconocimiento de España de las posesiones inglesas de las Antillas, el gobierno inglés se comprometió a desconocer y destruir a los bucaneros; pero no pudo hallar mejor medio para hacerlo que nombrar al capitán bucanero Henry Morgan lugarteniente del gobernador de Jamaica. Hasta los días de Jacobo II el gobierno no atacó a los bucaneros en la única forma efectiva, que era la de despachar flotas guardacostas encargadas de realizar tal propósito. El gobierno francés

tardó aún más; pero a fines de siglo el reino del terror se encaminaba a su fin, y la lucha marítima en el Caribe, aunque en modo alguno hubiese concluido, se estaba convirtiendo en cuestión de fuerzas navales regulares.

3) Los portugueses en el Brasil

En la época en que fue descubierto el Brasil, Portugal era una nación pobre con quizá menos de un millón de habitantes. Los portugueses tenían ya bastante con sus esfuerzos para establecer comercio con la India. Sus primeras colonias en Brasil fueron fundadas, en parte, para servir como puertos de escala a las flotas de Indias, y, en parte, para obstaculizar los intentos realizados por los españoles a fin de establecerse dentro de la demarcación portuguesa. Estos establecimientos fueron pocos y pobres durante la mayor parte del siglo XVI; su único producto de exportación importante fue el palo de tinte, un tinte rojo algo inferior.

La circunstancia que, al final del siglo XVI, trajo al Brasil su primera ola de prosperidad fue el enorme crecimiento de la demanda europea de azúcar. La América portuguesa estaba mucho mejor situada para la producción del azúcar que la América española; el noreste de Brasil ofrecía vastas regiones de tierra apropiada; los portugueses tenían colonias en África occidental desde las cuales cabía obtener esclavos, y poseían los buques necesarios para transportarlos. Entre los colonos del norte de Brasil había una proporción considerable de gente rica del norte de Portugal, acostumbrada a la dirección de grandes haciendas; y pronto se desarrolló alrededor de Bahía y Pernambuco una economía próspera de plantación en gran escala. En la primera mitad del siglo XVII, Brasil fue la principal fuente mundial de azúcar, y alcanzó la cima de la prosperidad

cuando el resto del imperio portugués decaía bajo el dominio español. Fue la riqueza derivada del azúcar lo que impulsó a los holandeses a hacer su intento de conquista; y la afortunada guerra de los colonos portugueses contra los invasores pudo ser considerada, quizá, como la señal del comienzo de un sentimiento de solidaridad nacional en el norte del Brasil.

A la administración colonial portuguesa le faltó la coherencia y el detalle escrupuloso de la española. En los primeros tiempos de la colonización la corona portuguesa permitió indiferente que se produjera en el Brasil una situación casi feudal. A unos cuantos nobles —los donatarios de las capitanías— se les concedieron grandes extensiones de territorio para colonizar y explotar como les pareciere. Sin embargo, después de la unión de las coronas en 1580, influyeron en el Brasil las ideas españolas y los capitanes provinciales fueron vistos, al menos en teoría, más como oficiales reales que como feudatarios. Se nombró un virrey, primero en Bahía, y después en Río de Janeiro. En 1604, fue establecido un consejo portugués de las Indias, a imitación del consejo español, pero compartiendo la labor de la administración colonial con el consejo de hacienda. La primera audiencia brasileña, la de Bahía, fue erigida en 1608. A pesar de esto, los capitanes siguieron siendo medio independientes en la práctica y la legislación era fragmentaria, ocupándose de problemas individuales y locales; no había nada comparable con los grandes códigos dictados para las colonias de España por la corona. La protección de los naturales —esa eterna fuente de pugnas— fue puesta principalmente en manos de la orden jesuítica; y sólo después de la expulsión de los jesuitas en el siglo XVIII, el gobierno portugués se planteó el problema de formular una política indígena. Así, mientras en principio la

administración del Brasil durante el siglo XVII se pareció a la de la América española, en la práctica fue mucho menos desarrollada. Cada capitanía hacía su propia vida, más o menos independiente de sus vecinos, casi como lo hacían las colonias inglesas de Norteamérica, teniendo sólo el deber de guardar una lealtad última a la corona.

En la regulación económica, como cabía esperar, el gobierno portugués fue más meticuloso, y su legislación fue más firmemente mercantilista que la de España. Como España, Portugal sostuvo tener derecho al monopolio del comercio de sus colonias, y su marina mercante era mucho más adecuada para el ejercicio de un monopolio. El gobierno portugués nunca intentó, como hizo constantemente el gobierno español, confinar la navegación a rutas que eran un desafío a la geografía y al sentido común. La manufactura para la exportación fue prohibida en el Brasil, así como el cultivo de la vid y el olivo; pero, por otro lado, algunos de los productos del Brasil, principalmente el azúcar, fueron estimulados por el trato preferente dado a su importación en Portugal. En cierto respecto la política portuguesa era menos liberal que la española: la impresión y edición de libros estuvo prohibida en el Brasil.

En la segunda mitad del siglo XVII, Brasil comenzó a perder su primacía en la producción de azúcar. Esto se debió, en parte, al agotamiento del suelo en el noreste, y, en parte, al descenso del comercio portugués de esclavos; pero aunque los holandeses fracasaron al tratar de conquistar el Brasil, lograron, mientras Portugal estaba aún bajo el dominio español, apoderarse de muchas de las factorías portuguesas de esclavos en el África occidental. En el mismo Brasil, el azúcar dejó de ser la principal fuente de riqueza fácil, siendo su lugar ocupado a fines del siglo por el oro de Minas Gerais. Consecuencia de ello fue que Río de Janeiro

eclipsó a la aristocrática Bahía. El primer lugar en la producción del azúcar pasó a las Antillas inglesas y francesas, mientras que la parte más sustanciosa del comercio de esclavos pasó primero a los holandeses y después a los ingleses.

4) Los holandeses en alta mar

La Compañía Holandesa de las Indias Occidentales poseía bases y colonias no sólo en Sudamérica y las Antillas, sino también en la costa atlántica de Norteamérica. La primeramente fundada había sido Nueva Holanda, a principios del siglo XVII, y a mediados de siglo comprendía una serie de establecimientos hacia arriba del Hudson hasta Albany, a lo largo de la costa del estrecho de Long-Island hasta la frontera de Connecticut, en Long-Island y en Nueva Jersey. Como la mayoría de las colonias independientes de empresas mercantiles, Nueva Holanda estaba muy desparramada. Algunos colonos holandeses poseían grandes propiedades, pero sólo cultivaban pequeñas partes de ellas, y la mayoría de los establecimientos eran meras bases comerciales. En 1663, un observador inglés le daba una población de mil novecientos habitantes, de los cuales unos seiscientos se decía que eran ingleses. Nueva Holanda no era, pues, una gran comunidad por sí; pero comercialmente tenía mucha importancia. El Hudson era la vía principal del comercio peletero del interior y —aunque esto no se percibía entonces— la mejor de las puertas del Canadá libre de hielos. Nueva Amsterdam, la fortaleza de la compañía en la desembocadura del Hudson, era la base y la casa de contratación de un gran número de buques holandeses que realizaban comercio de transporte entre los puertos de la Europa continental y las colonias españolas, inglesas y francesas. Claro está que según las leyes inglesas era ilegal que los buques holandeses entraran en los puertos

coloniales ingleses, así como había sido siempre ilegal para ellos entrar en puertos de la América española; pero los holandeses continuaron haciendo visitas clandestinas tanto a unos como a otros, y eran bien recibidos por los colonos. Además, era fácil para los barcos de Nueva Inglaterra entrar en Nueva Amsterdam, y legal hasta 1660 vender a los holandeses azúcar, ron y tabaco en las Antillas. A cambio de esto compraban enormes cantidades de mercancías europeas —cristal, ladrillos, papel, tela y otros artículos manufacturados— que no habían sido adquiridas en Inglaterra ni habían pagado derechos de aduana ingleses.

Con su puerto abierto en Nueva Amsterdam y sus bases comerciales en el Caribe, los holandeses estaban en una situación que les permitía despojar a España, Francia e Inglaterra de una gran parte del valor comercial de sus posesiones coloniales; pues ellos tenían también los buques necesarios para conducir la carga. En el comercio, especialmente en el comercio marítimo, los holandeses eran los señores y maestros de Europa en el siglo XVII —lo cual no era extraño, puesto que el comercio constituía toda la vida y la base de subsistencia de su estado—. Sus compañías de las Indias orientales y de las occidentales eran corporaciones fuertemente subvencionadas por el Estado, y un alto cargo en una de las compañías era socialmente tan honorable como un alto cargo en el Estado mismo. Muchos escritores ingleses rindieron envidioso tributo a la superioridad comercial de Holanda. Uno de ellos, Joseph Hill, pone en boca de un mercader holandés esta declaración:

> Respecto del capital, el nuestro viene a ser mayor debido a que en Inglaterra cuando los comerciantes se vuelven ricos compran tierras y educan a sus hijos para ser caballeros rurales; mientras que nosotros […] en Holanda conservamos dinero e hijos en el comercio.

Sir Josiah Child, el conocido mercader de las Indias orientales inglesas, dio la siguiente serie de razones de la prosperidad holandesa:

> Fidelidad a su firma, es decir, honestidad en los negocios; estímulo a los inventores, a quienes recompensan cuando hacen público su invento, en vez de conceder una patente como aquí; economía, pequeños buques, bajos impuestos, leyes de pobres, bancos, derecho mercantil, fácil admisión de ciudadanos, navegación interior, pequeño interés, pesquerías, colonias, libertad religiosa y enseñanza.

Los holandeses manejaron su imperio y su comercio con gran eficiencia y con cuidadosa atención al detalle. Su capital era más fluido que el inglés, sus métodos financieros más modernos y sus barcos mejor proyectados. Aunque su propio país no producía ninguno de los materiales indispensables para la construcción de buques, dominaban la desembocadura del Rin, por donde venía el roble de Alemania; su tratado de redención con Dinamarca en 1649, arreglando el pago de derechos en el Sund, les dio más fácil acceso a los mástiles, tablones, cáñamo y brea de los países bálticos; y mostraron en el empleo de estos materiales importados una notable inventiva técnica. Construyeron sus embarcaciones para ser manejadas por la tripulación más pequeña posible, reduciendo el aparejo a las cosas necesarias más sencillas, usando los malacates en lo posible para remplazar el esfuerzo humano. Los holandeses desarrollaron el aparejo de popa a proa, un adelanto inmenso en relación con el latino para navegar a barlovento, restringido durante mucho tiempo a las barcas y yates, pero introducido en los grandes buques hacia fines del siglo XVII para completar las velas cuadradas que suministraban la fuerza impulsora principal. Los holandeses experimentaron también métodos de protección para los cascos de los buques contra las picaduras, usando primero sebo y después forro exterior de plomo —el cobre fue una innovación del siglo XVIII—.

Los holandeses fueron los primeros que valerosa y definitivamente abandonaron el compromiso de siglos entre el barco mercante y el buque de guerra, confiando al convoy en caso de necesidad la protección de los buques indefensos. Cierto es que sus buques de la India oriental conservaron, con razón, el pesado armazón de madera y la popa de peto en forma de galería propia de los barcos de combate; pero su mercante general característico de mediados del siglo XVII, el *fluyt* o urca, se proyectó deliberadamente para llevar mercancías, y no cañones. Su ancha manga y su fondo aplanado, el arca redonda de su popa, y la reducción del camarote a una angosta superestructura posterior, le dieron el máximum de capacidad combinado con el máximum de economía material de construcción. Por el aparejo era una pequeña embarcación de tres palos, con la usual mesana latina. Sus mástiles de proa y principal estaban característicamente alejados, dejando sitio para espaciosas escotillas. Era feo pero útil, de construcción barata y manejo económico, un buque de vela lento pero seguro. Además de sobresalir con la creación del *fluyt,* los holandeses sobresalieron también con la invención de tipos especializados para determinados usos —el «omnibus» para la pesca a la deriva del arenque en el Mar del Norte, la fuerte ballenera de gruesos y bajos palos para la pesca de la ballena en Groenlandia, el mercante maderero con su gran cámara de popa y larga bodega—. Los astilleros holandeses producían miles de mercantes medianos de todas clases, no sólo para comerciantes holandeses, sino también para la venta a comerciantes ingleses, a pesar de las ruidosas protestas de la Trinity House.

Todos estos adelantos convirtieron a los holandeses, a mediados del siglo XVII, en los cargadores generales de Europa. Amsterdam era una gran ciudad de almacenes que

abastecían a toda Europa de mercancías tropicales y coloniales. Los holandeses habían llegado a enmendar la plana a sir John Hawkins. Los colonos de Virginia y Barbada preferían embarcar su tabaco y azúcar en buques holandeses, porque los holandeses ofrecían mercancías europeas a precios menores, un crédito más largo y tarifas de flete más baratas. Se decía, también, que entendían mejor los problemas de almacenaje y cuidaban con más esmero sus cargamentos. El gobernador de Virginia dijo así en un discurso que pronunció en la asamblea colonial: «Nosotros sólo podemos temer a los londinenses, quienes de buena gana nos llevarían a la misma pobreza en que nos encontraron los holandeses y que ellos aliviaron». Eso ocurría en 1651, año de la segunda Ley de navegación.

La Ley de navegación de 1651 fue una ley de lucha económica contra los holandeses y en 1652 condujo a una verdadera guerra; pero la política de la república respecto de los holandeses era vacilante. Cromwell nunca pudo arrojar de su mente el espectro español. Con los holandeses había rivalidad económica, pero había también simpatía religiosa y política. Aun durante la guerra se hicieron sugerencias para la conclusión de un tratado angloholandés semejante al de *Tordesillas.* Se quitarían posesiones a españoles y portugueses, y todo el mundo colonial sería dividido, quedándose Holanda con Brasil y el Oriente, e Inglaterra con el resto de América. También fueron examinadas otras proposiciones para una unión entre Inglaterra y las Provincias Unidas. Ninguna de esas proposiciones cuajó y finalmente la política antiholandesa se impuso. En 1654, al finalizar la guerra, Inglaterra hizo con Dinamarca su propio arreglo respecto de los derechos por el paso del Sund y logró pleno acceso a las maderas del Báltico; al paso que Holanda, aunque amainara en sus protestas dirigidas contra la Ley de

navegación, continuó de hecho su tráfico ilícito con las colonias inglesas, a través del puerto de Nueva Amsterdam. El gobierno inglés de la restauración heredaba así una política de guerra económica contra los holandeses, y la convicción de que, si se quería lograr alguna clase de unidad económica en el imperio inglés, el poder holandés en Nueva Amsterdam debía ser destruido.

IX. El viejo sistema colonial

1) Las colonias en 1660

La iniciativa en la colonización inglesa, como en la española, había procedido de individuos o grupos privados, ya fuesen gavillas de aventureros o sindicatos de comerciantes. En la segunda mitad del siglo XVI, la corona española persiguió con buen éxito fundir a las Indias en un imperio unificado con un sistema administrativo común. A mediados del siglo XVII, los tiempos eran apropiados para que el gobierno inglés intentara algo por el estilo en sus propias posesiones coloniales. La guerra civil y los cambios sucesivos de gobierno habían debilitado la autoridad central y afectado de diversas maneras a diferentes colonias. La Barbada y las demás islas habían sido firmemente realistas; se rindieron a la fuerza naval al final de la guerra civil inglesa, pero, en general, el Parlamento dejó gobernadores y asambleas para gobernar como mejor pudiesen. Virginia fue también realista, aunque menos unánimemente. En Nueva Inglaterra, las asambleas coloniales habían simpatizado naturalmente con la causa puritana, pero no obstante declararon que la intervención del Parlamento en sus asuntos no sería mejor recibida que la del rey. Massachusetts estableció una casa de moneda, anexó parte del territorio de Maine y Nueva Hampshire, y abrió sus puertos a los buques de todas las naciones. Al producirse la restauración, las colonias reconocieron a Carlos II, pero algunas usaron términos equívocos al hacerlo, y la asamblea de Massachusetts aprobó una resolución pretendiendo ser «un cuerpo político de hecho y de nombre».

Los poderes ejercidos por la corona en las diferentes colonias variaron considerablemente de hecho y de derecho.

Hasta la guerra civil, Virginia había sido la única colonia de la corona. Durante la guerra y en el interregno otros varios privilegios caducaron o fueron abolidos. La Barbada y las islas Leeward se convirtieron en colonias de la corona y votaron un impuesto permanente de exportación para el gobierno metropolitano en consideración de haber sido liberadas de todos los derechos de los propietarios. Jamaica había sido conquistada mediante una operación naval en toda regla y tras unos cuantos años de gobierno militar se convirtió también, naturalmente, en una colonia de la corona. En todas estas colonias la corona nombraba gobernadores, consejos ejecutivos, jueces y otros altos oficiales. Los consejeros, casi siempre, y también a veces el gobernador, eran hacendados residentes, pero más comúnmente los gobernadores venían de Inglaterra. Eran nombrados por cartas patentes, dependiendo la conservación de su cargo de la voluntad del rey, y como los empleados públicos ingleses de esa época, consideraban sus cargos como una forma de propiedad, a veces como una forma de investidura. A diferencia de las audiencias españolas, los tribunales coloniales no tenían poderes especiales; aplicaban el derecho común, y de sus fallos se apelaba ante el consejo privado, no ante un tribunal especial para los asuntos coloniales.

Las propiedades diferían de las colonias de la corona en que en ellas la persona del dueño se interponía entre la corona y los colonos. El propietario era señor de su territorio y jefe de su gobierno. Nombraba al gobernador y a los oficiales superiores, y éstos prestaban juramento de lealtad a él y no al rey. En su mayoría, los propietarios eran cortesanos y nunca se suscitó la cuestión de que las propiedades pudiesen erigirse en estados independientes; en la práctica, el gobierno interno de las propiedades era muy

parecido al de las colonias de la corona. A mediados del siglo las concesiones de los propietarios eran consideradas como anacronismos; sólo una de ellas, Maryland, sobrevivió a la guerra civil como una empresa en marcha, y el consejo privado pidió constantemente a Carlos II que no hiciera más concesiones. Pero de hecho sí las hizo: Carolina en 1663, a un sindicato; Nueva York y Nueva Jersey, en 1664, al duque de York, y Pensilvania en 1681, al cuáquero William Penn. Pensilvania fue la primera colonia interior de la América del Norte inglesa. La última propiedad inglesa que se concedió en América fue Georgia, fundada en 1732, como un refugio para deudores insolventes.

La forma de gobierno de las propiedades nunca se estableció en Nueva Inglaterra. El intento más serio fue hecho por sir Ferdinando Georges, en Maine; y sus herederos, poco después de la restauración, vendieron sus derechos al gobierno de Massachusetts. Massachusetts, Connecticut y, después de 1663, Rhode Island, fueron colonias de carta; es decir, cada una de ellas tenía una carta real semejante en su forma a la carta de una compañía mercantil por acciones, en la que se permitía a los propietarios de la colonia elegir oficiales de la misma manera que lo hacían los accionistas de una compañía. No había en ellas oficial alguno designado por la corona, ni representante alguno en Inglaterra sobre el cual pudiera ejercer presión aquélla. El gobierno de una colonia de carta era el más parecido al gobierno responsable en cualquiera de los imperios coloniales de la época.

A pesar de estas grandes diferencias en la relación de las colonias de la corona, existía en 1660 un patrón general de gobierno colonial interno, que, sin estar sancionado por ninguna ley, era reconocido generalmente en la práctica. Cada colonia tenía un gobernador y un consejo ejecutivo;

casi todas las colonias tenían una asamblea legislativa nombrada por elección —la principal excepción fue Nueva York, que no tuvo asamblea hasta 1689—. El derecho de sufragio estaba limitado en todas las colonias a los propietarios de fincas; los sirvientes bajo contrato y la gente sin tierra carecían por lo general de voto, excepto cuando se trataba del gobierno municipal, que era democrático en el sentido clásico de la palabra. La esclavitud —aunque su importancia práctica variaba mucho— era reconocida legalmente en todas las colonias y no originaba en los ingleses amantes de la libertad problemas serios de conciencia.

El imperio inglés era el único imperio colonial europeo de esta época en que las instituciones representativas jugaban un papel importante, lo que realmente no era de extrañar, puesto que Inglaterra, a diferencia de España y Francia, emprendió el establecimiento de colonias en un periodo en que la idea del gobierno representativo ganaba fuerza en la madre patria. Las asambleas coloniales votaban impuestos y hacían leyes locales; pero después de la restauración, los abogados de la corona empezaron a argüir que las leyes coloniales debían ser aprobadas, no sólo por el gobernador, sino también por el consejo privado.

El Parlamento inglés legislaba para el imperio como un todo, particularmente en asuntos de comercio; no le incumbían los asuntos internos de las colonias en particular, y la validez de sus leyes era a veces contradicha, especialmente en Nueva Inglaterra. A las asambleas coloniales, sin embargo, podía pedirles la corona o el Parlamento que promulgaran leyes. En algunas colonias de la corona las asambleas eran aun inducidas a aprobar leyes de ingresos perpetuas, como por ejemplo, el cuatro y medio por ciento sobre el tabaco en Virginia, ingreso destinado a

sufragar los sueldos de los gobernadores y otros oficiales. La posición constitucional de las asambleas coloniales en general era mucho menos segura que la del Parlamento inglés; pero, como el Parlamento, tendían a introducirse en el campo de la prerrogativa real, y una de las características de un buen gobernador era su habilidad para manejar y aplacar una asamblea intratable.

Los celos y las diferencias de lealtad entre unas colonias y otras; el lenguaje de independencia empleado por algunas asambleas coloniales; el insolente desprecio de las órdenes reales en Massachusetts y otras partes; la dificultad de ejecutar las disposiciones sobre el comercio; todas estas circunstancias parecían reclamar la afirmación de una autoridad real unificadora. Las consideraciones económicas y sociales señalaban el mismo camino. El siglo XVII trajo una mayor prosperidad y estabilidad económica para Inglaterra: varias industrias en desarrollo produjeron demanda de trabajo y la emigración no fue ya fomentada como un medio para extraer el exceso de población. Evelyn expresó la nueva actitud en un folleto, en 1674, refiriéndose a «el número excesivo de nuestros hombres que diariamente parten en masa hacia las colonias americanas, de donde tan pocos regresan […] que con el tiempo nos dejará sin gente, como ahora está España, y nos pondrá en peligro de ruina como las Indias han puesto a España». Para compensar las desventajas de la emigración, una colonia debía producir mercancías de demanda en Inglaterra, y que no fuese posible reducir allí. La colonia ideal sería aquella en que un pequeño número de colonos ingleses controlase a una gran masa de trabajadores no ingleses, ya esclavos, ya libres, en la producción de artículos tropicales. De aquí los diversos proyectos formulados para prohibir ulteriores emigraciones a Nueva Inglaterra, o el traslado de gente desde Nueva

Inglaterra a las Antillas. Naturalmente, para que la colonización y la emigración fuesen debidamente reguladas con arreglo a estas teorías, debería haber en el centro un control más fuerte y unificado.

2) Las leyes de comercio

En el siglo XVII, el gobierno inglés intentó deliberadamente convertir las colonias en la contrapartida económica de Inglaterra en un imperio unificado, haciéndose en conjunto, por la especialización de sus diversas partes, un competidor más fuerte en tiempo de paz y un adversario más poderoso en tiempo de guerra. Los principales peligros para el imperio según la opinión de los hombres de Estado de la restauración, radicaban en la existencia de la guerra económica y en la posibilidad de una verdadera guerra con Holanda; en el gran comercio de las colonias con los extranjeros, y en la pretendida indiferencia de los colonos por los intereses ingleses. La legislación colonial de los últimos Estuardos se proponía específicamente evitar estos peligros, pero formulaba también una política constructiva general. La serie de hechos que levantaron el «viejo sistema colonial» reflejaban la mejor teoría económica de la época y se basaba en principios definidos y consistentes.

A las colonias debía dárseles el monopolio del mercado nacional en cuanto a sus productos característicos. Este principio se aplicó pronto al tabaco de Virginia, y se extendió con el tiempo a la mayoría de las materias primas de las colonias. Las colonias, que habían sido fundadas en beneficio de la madre patria, debían producir géneros que Inglaterra no podía producir, en particular ciertas clases de materias primas. Actividades tales como la fundición de hierro y la fabricación de fieltro en Nueva Inglaterra y la refinación del azúcar en las Antillas debían tropezar con

dificultades.

Todas las exportaciones de los productos coloniales más valiosos debían ser hechas a Inglaterra. Parecía razonable que si a los productores coloniales debía dárseles un mercado seguro en Inglaterra, ésta pudiese insistir en tener un monopolio similar.

Inglaterra debía controlar el comercio de transporte. Los éxitos de los holandeses desafiaban aparentemente la libre competencia; los extranjeros debían por ello ser excluidos del mercado colonial por el derecho y por la fuerza, y las exportaciones e importaciones de las colonias debían hacerse en barcos ingleses o coloniales.

Las colonias debían estar fuera de los límites fiscales de Inglaterra. El sistema era el de la preferencia imperial, no el del comercio imperial libre, pues la corona no podía dejar de tener en cuenta sus tributos. Los productos coloniales siempre pagaban impuestos de aduana, aunque en la mayoría de los casos los derechos eran más bajos que los que gravaban las mercancías extranjeras semejantes, y en el caso de reexportación al continente europeo, parte del impuesto podía ser recuperado en concepto de «reintegro de derechos de aduana».

La marina de guerra y la mercante debían ser aumentadas. Era inútil proclamar un monopolio de comercio colonial a no ser que el imperio tuviese bastantes buques para transportar los productos de ese comercio; y no podía esperarse que las colonias se sometiesen a un monopolio salvo en el caso de que la armada fuese bastante fuerte para hacer cumplir el sistema, para proteger el territorio colonial contra los ataques y para defender a los buques contra los piratas y corsarios.

Entre las muchas leyes y órdenes que acogían estos

principios tres disposiciones legales destacan como fundamentos jurídicos de todo el sistema; a saber: la Ley de navegación de 1660, la Ley del mercado fijo de 1663 y la Ley de aduanas coloniales de 1673. Las secciones de la Ley de navegación relativas a las colonias disponían que ningún artículo podía ser importado por cualquier colonia inglesa o exportado de ella a no ser en buques ingleses; es decir, en embarcaciones construidas en Inglaterra o en una colonia inglesa, o que fuesen propiedad de ingleses o colonos ingleses y por lo menos tres cuartas partes de la tripulación tuviese tal calidad. Esta disposición casi no era más que una repetición de la primitiva y muy ineficaz ley de 1651. La ley de 1660, sin embargo, contenía otra cláusula que era nueva y original; fue la famosa cláusula de enumeración, que ordenaba que el tabaco, azúcar, algodón, añil, jengibre y maderas de tinte producidas en las colonias fuesen enviados únicamente a Inglaterra o a otra colonia inglesa. Con excepción del tabaco, todos eran frutos de las Antillas que no podían ser producidos en Inglaterra. Los productos de Nueva Inglaterra no eran enumerados, bien porque competían con los de Inglaterra, bien porque no podían ser importados a Inglaterra con ganancia. La cláusula de enumeración fue ejecutada mediante un sistema de fianzas. Al capitán inglés o de las colonias dedicado al comercio colonial se le exigía que depositara una suma de dinero en el puerto de partida, como garantía de que no conduciría a un destino ilegal mercancías enumeradas. La fianza podía ser recuperada después mediante la presentación de un certificado del puerto de llegada, mostrando que el viaje, en efecto, había sido hecho conforme a la ley.

La Ley de navegación dejaba a los buques coloniales en entera libertad de dedicarse al comercio intercolonial, y el sistema de fianza contribuyó a darles un monopolio virtual

de ese mercado, en fuerte contraste con las providencias del imperio español, donde el comercio intercolonial estaba controlado y entorpecido hasta llegar casi a la prohibición.

La Ley de mercado fijo de 1663 se ocupaba de las importaciones coloniales y establecía que todos los artículos, ingleses o extranjeros, destinados a las colonias, debían ser embarcados en puerto inglés. Un pequeño número de artículos muy solicitados en América fue exceptuado de esta regla; de ellos, los más importantes eran la sal para las pesquerías de Terranova y Nueva Inglaterra y los vinos de Madera y las Azores —colonias de Portugal, a la sazón en estrecha alianza y casi dependencia comercial de Inglaterra—. La Ley de mercado fijo se proponía beneficiar a la corona, aumentando el rendimiento de los derechos de aduana; a los exportadores ingleses, protegiendo su mercado colonial, y sobre todo a la armada, limitando el comercio colonial a rutas marítimas que irradiaban de Inglaterra, las cuales podían ser más fácilmente patrulladas y protegidas.

La Ley de aduanas coloniales establecía un fuerte derecho de exportación sobre todos los artículos enumerados remitidos de una colonia a otra. Antes de la ley, los artículos coloniales consignados claramente a otras colonias podían ser llevados a puertos extranjeros y vendidos más baratos que los artículos que habían pagado los derechos de aduana ingleses. Mediante la imposición de un gravamen en el puerto de partida, se esperaba conseguir que tales violaciones a la Ley de navegación fuesen inútiles. Los principios incluidos en estas leyes fueron confirmados y fortalecidos por la Ley de navegación de 1696, que estableció tribunales del almirantazgo en las colonias para la mejor ejecución de lo dispuesto. Ellos rigieron la estructura económica del viejo imperio por más de un siglo.

La Ley de navegación de 1660 fue seguida de un desarrollo tan rápido de la marina mercante inglesa que algunos economistas de entonces, admirados, llamaron a la ley «Magna Carta del Mar». Hasta qué grado las leyes de comercio contribuyeron a este desarrollo es todavía una interrogante. Que no eran letra muerta está probado por las propagandas y protestas de los holandeses por conducto diplomático, y de los colonos de las Antillas a través de sus agentes de Londres. La muy eficiente marina mercante de las colonias de Nueva Inglaterra también creció y floreció bajo la protección de esas leyes y de la constante fiscalización naval impuesta por ellas. La protección naval era real y necesaria. El Atlántico del Norte estaba infestado de piratas, no sólo los proscritos filibusteros del Caribe, ni sólo los corsarios holandeses y franceses de tiempo de guerra, sino también las poderosas flotas sostenidas por los sultanes del norte de África al objeto de pillar las naves europeas. En un año, el de 1679, los piratas argelinos que operaban frente a las islas de Sully apresaron trece naves de Virginia. Los barcos con cargamentos de azúcar procedentes de Barbada tenían a menudo que navegar muy al norte en su viaje a Londres; y muchos marinos ingleses o de las colonias terminaron sus días como remeros de galeras argelinas. Inglaterra sostenía patrullas navales permanentes a lo largo de las principales rutas marítimas, y aun durante algún tiempo una base naval en Tánger. Unas veces mediante la fuerza, y otras mediante tratados, obtuvo de los sultanes promesas de inmunidad poco duraderas para los buques ingleses y coloniales. Una escuadra de fragatas tuvo como base Jamaica para operar contra los bucaneros de las Antillas; y por supuesto, durante las guerras con Holanda y Francia, fueron proporcionadas escoltas de convoy.

El poder marítimo era la clave de la política imperial

inglesa. La necesidad de protección naval indujo a los colonos a aceptar, al menos en principio, las restricciones impuestas por las leyes de comercio, y el poder naval permitió al gobierno inglés, en gran medida, hacer cumplir las leyes. Había dos obstáculos principales para lograrlo del todo: uno, la posición estratégica de Holanda en el Hudson; y otro, la falta de cooperación local. Especialmente en Nueva Inglaterra, los gobernadores elegidos hicieron poco esfuerzo para cumplir la ley, allí donde ésta chocaba con los intereses locales. Dificultaban el cumplimiento los capitanes de S. M., que no cumplían sus deberes, si bien al consejo privado daban respuestas suaves pero evasivas. Buscaban provecho sin obligaciones, de lo cual se lamentaba constantemente el consejo privado en sus actas.

> Nueva Inglaterra se ha convertido en gran mercado y emporio de comercio, y debido a ello la navegación del reino se ha perjudicado, las rentas reales han sufrido gran menoscabo, el precio de los artículos nacionales y extranjeros ha bajado, el comercio ha decrecido y los súbditos del rey se han empobrecido mucho.

3) Nueva York y Nueva Inglaterra

Las pugnas coloniales del siglo XVII estuvieron en gran medida fuera de la órbita de la diplomacia normal de Europa, y, conforme a las ideas de la época, las constantes infracciones de Holanda a las leyes de comercio justificaban las represalias sin la formalidad de la guerra. Carlos II no hizo declaración de guerra cuando, en 1664, concedió como propiedad todo el territorio comprendido entre Connecticut y Maryland a Jacobo, duque de York —comandante naval competente y hábil administrador colonial—. Jacobo preparó una flota bajo el mando de un militar profesional llamado Nicolls, quien recibió instrucciones para anexionar Nueva Holanda y también para realizar una investigación acerca del gobierno de Nueva Inglaterra; estando evidentemente los dos asuntos, desde un punto de vista

comercial, muy relacionados. La anexión se llevó a cabo sin resistencia, y concedió a los colonos holandeses condiciones generosas. Ni ellos ni el gobierno de Holanda protestaron mucho. Nueva Amsterdam se convirtió en Nueva York; Nueva York, Nueva Jersey y Delaware se volvieron colonias de propietarios; los ingleses obtuvieron una puerta trasera en el Canadá francés —aunque ni ellos ni los franceses parece que percibieran entonces todo lo que esto suponía— y la brecha mayor del sistema de comercio inglés quedó cerrada.

La otra brecha —el contrabando de Nueva Inglaterra— reclamaba otros métodos. Era obvio que las leyes de comercio no podían cumplirse enteramente en las colonias sino por oficiales ingleses nombrados y pagados por la corona. Esto significaba el final de la semindependencia constitucional. En efecto, hemos visto a los lores del comercio discutir no sólo la regulación económica, sino en general «la necesidad de inducir a aquella gente a una declaración más palpable de su obediencia a Su Majestad». Los gobiernos de la restauración trataron al principio de reforzar la administración colonial de dos maneras: convirtiendo las propiedades en colonias de la corona e introduciendo oficiales reales en las colonias de carta. La revocación de una patente de propiedad fue en gran parte cuestión de encontrar un pretexto legal. Los colonos no veían con buenos ojos a los propietarios, generalmente ausentes, ni las rentas que los propietarios les imponían; estaban bastante deseosos de pasar a depender de la administración real. Nueva Hampshire y Bermuda se convirtieron en colonias de la corona durante el reinado de Carlos II; Nueva York, Nueva Jersey y Delaware las siguieron en 1685 por haber ascendido al trono su propietario. Desde 1689, la corona insistió en controlar el nombramiento de gobernadores, ¡tanto se había debilitado el

poder de los propietarios restantes! El crecimiento de la población en las colonias fue haciendo del gobierno de propietarios un obvio anacronismo y las pocas propiedades que sobrevivirían en el siglo XVIII eran risibles muestras de corrupción e incompetencia.

En las colonias de carta la situación era muy diferente. Los colonos, o al menos las oligarquías gobernantes de las colonias, estaban celosamente apegados a sus privilegios, y eran capaces de empuñar las armas para defenderlos. La comisión de Nicolls se frustró en todos sus puntos. En 1677 la asamblea de Massachusetts escribía abiertamente al consejo privado:

> Humildemente pensamos conforme a los dichos usuales de los juristas, que las leyes de Inglaterra se circunscriben a los cuatro mares y no trascienden a América […], no estando representados en el Parlamento nosotros no nos consideramos trabados en nuestro comercio por ellas.

En el mismo año impusieron a sus oficiales un juramento de fidelidad a la colonia que precedía al juramento de lealtad al rey.

Ningún gobierno imperial, por muchas preocupaciones interiores que tuviera, podía pasar por alto desafío tan abierto. En 1678 fue nombrado el primer funcionario de la corona —Edward Randolph—, como recaudador de aduanas de Nueva Inglaterra. Durante cuatro años, Randolph pugnó por aplicar las leyes de comercio haciendo frente a la obstrucción organizada. En 1683 regresó a Inglaterra furioso, y finalmente incitó a los departamentos interesados a incoar procesos *quo warranto* contra la carta de Massachusetts. Lo esencial de la acusaciones era que la colonia había aspirado a convertirse en un cuerpo político independiente. En 1684, la carta fue anulada. Después de cincuenta y cinco años de gobierno autónomo, Massachusetts cayó por primera vez bajo la administración

de la corona. Connecticut y Rhode Island la siguieron poco después.

No hubo resistencia; cuando llegó el momento, los habitantes de Nueva Inglaterra prefirieron la sumisión con protección a una precaria independencia. La abrogación de las cartas produjo lógicamente la unión de las colonias del norte, para fines de administración y defensa, en un solo dominio. Jacobo II envió a un militar leal y capaz, sir Edmund Andros, como gobernador general de Nueva Inglaterra y Nueva York. Andros debía suspender las asambleas coloniales y gobernar por medio de un consejo nombrado autoritariamente. En muchos aspectos, sus instrucciones se parecían a las dadas a los virreyes de las colonias españolas, especialmente en lo tocante a los tribunales y a las providencias sobre las apelaciones judiciales a Inglaterra. Aunque inaceptable constitucionalmente, el experimento fue prometedor desde el punto de vista de la administración. Pero en 1688, Jacobo era derrocado y en Nueva Inglaterra hubo también una revolución. Andros fue arrestado y embarcado hacia la madre patria, las asambleas coloniales volvieron a funcionar y reaparecieron las antiguas jurisdicciones separadas y las rivalidades. Una serie de compromisos siguieron al advenimiento de Guillermo III. Connecticut y Rhode Island, que nunca habían inquietado mucho, recobraron sus cartas en 1690. Massachusetts, la colonia más recalcitrante, también recuperó su carta, pero con modificaciones; el gobernador sería designado por la corona y la prueba de la condición de miembro de la Iglesia para el derecho de sufragio sería abolida.

En los años inmediatamente posteriores a la revolución, el gobierno de las colonias inglesas en América revistió la forma que retendría hasta la independencia. La corona no había logrado realizar el ideal administrativo de Jacobo II,

de grandes virreinatos centralizados gobernados desde Whitehall. Sin embargo, los esfuerzos de los últimos Estuardos habían originado cierto control del poder central. La corona nombraba ahora gobernadores y algunos otros funcionarios en casi todas las colonias. Había sido introducido un mecanismo de derechos de aduana, respaldado por los tribunales del vicealmirantazgo, para aplicar las leyes de comercio, y los poderes feudales de los pocos propietarios que quedaban habían sido cercenados. En 1696, Guillermo III estableció un consejo de comercio y colonias permanente para remplazar a los comités más o menos fijos del consejo privado, que habían estado encargados hasta entonces de los asuntos coloniales; si bien a este mismo consejo seguía confiado, como antes, el Poder Ejecutivo. Por el lado popular, el antiguo sistema representativo había alcanzado también una gran uniformidad. Las asambleas fueron importantes, desde luego, como semilleros de futura independencia; pero entre tanto sirvieron frecuentemente para impedir la administración y perpetuar las pugnas intercoloniales. Los gobernadores no eran responsables ante las asambleas e inevitablemente las asambleas se comportaron a menudo irresponsablemente.

Aparte de la falta de gobierno responsable y del predominio de las rivalidades intercoloniales, el antiguo sistema imperial tuvo una debilidad cardinal: nunca dictó providencias adecuadas para el pago de sus funcionarios. En algunas de las antiguas colonias de la corona —Virginia y Barbada— las asambleas habían sido inducidas en los primeros tiempos a conceder a la corona una renta permanente mediante impuestos indirectos; pero la mayor parte de las asambleas se negaron obstinadamente a concederla. Votaban impuestos cada año y de lo producido

por estos impuestos había que pagar a los gobernadores y otros funcionarios. Los gobernadores coloniales tuvieron naturalmente muy distinto carácter y capacidad. Unos eran grandes nobles, otros militares de oficio, otros hacendados principales de las colonias y otros meros servidores temporales y empleados públicos voraces. Casi todos vieron frustrados sus esfuerzos en pro de una administración sana por falta de un ingreso seguro. Sus salarios estuvieron a merced de asambleas caprichosas, ante las cuales ellos no eran responsables y que sólo podían controlar con mucha dificultad. No es sorprendente que la mayor parte se dejara sobornar en una u otra forma, y que el gobierno colonial inglés en el siglo XVIII, aunque tiránico, fuese a menudo incompetente y corrompido.

Un factor importante mantenía unido al imperio —además, por supuesto, de las antiguas asociaciones—: el temor de invasión o de cercamiento. Las posesiones holandesas en Norteamérica habían sido absorbidas, pero los españoles todavía dominaban los imperios más grandes y ricos del Nuevo Mundo; las colonias francesas a fines del siglo XVII estaban aumentando en poder y población y aparecían como adversarios peligrosos en el norte y el oeste; los indios eran aún una perpetua amenaza en las fronteras; y al final del siglo parecía posible que los tres se uniesen contra los ingleses en la costa del Atlántico.

4) Luisiana y la bahía de Hudson

La política de Colbert en Nueva Francia fue un mercantilismo más rígido y consistente que el de los gobiernos ingleses de la restauración, y en algunos respectos tuvo un buen éxito más aparente, aunque temporal. Sus fines generales pueden ser agrupados bajo tres rúbricas: primera, un gran aumento de la emigración a las colonias,

haciéndolas autosuficientes en la producción de alimentos y suficientemente populosas para resistir ataques, para ofrecer un mercado a los géneros franceses y para producir artículos coloniales solicitados en Europa; segunda, un gran aumento de la marina mercante, para hacerla capaz de transportar todas las mercancías del imperio francés y para conservar y ampliar los recursos franceses de madera, cáñamo y otros productos navales; tercera, la ocupación de una serie de puntos estratégicos con fuerza militar adecuada, a fin de permitir a Francia bloquear la expansión inglesa en el continente y controlar las principales vías fluviales y lacustres de Norteamérica. Este último plan se desarrolló y extendió cuando dichas vías fueron exploradas.

En esta etapa, la colonización francesa fue mejor planeada y regida, y también mucho menos espontánea, que la expansión inglesa y aun la española —pues también los españoles se estaban extendiendo en Nuevo México y costa arriba en el Pacífico—. Sobre el papel, el programa de Colbert era el más amplio y ambicioso de todos los proyectos europeos de la colonización de América. Para llevarlo a cabo, realizó primero una serie de reformas administrativas. Abolió las compañías de Richelieu y confió inicialmente el comercio americano y la colonización a una sola corporación: la Compañía del Occidente. Esta enorme compañía debía controlar también el África occidental. Operaría no como empresa comercial independiente, sino como agente de la corona. Posteriormente, en 1678, los poderes de la compañía pasaron a la corona que la gobernó directamente; así que, en ese año, Colbert había hecho en el imperio francés lo que Jacobo II no logró realizar en el inglés. En las colonias, los gobernadores militares debían ser asistidos y al mismo tiempo vigilados por los gobernadores civiles —intendentes—, a quienes correspondería el

despacho de los asuntos económicos y de hacienda. Los gobernadores y los intendentes serían asesorados por consejos que también servirían como tribunales de apelación, si bien carecían de los poderes independientes de las audiencias españolas. El sistema era más simple y barato que la compleja burocracia de la América española, y más rápido y eficiente que el resquebrajado sistema representativo inglés.

Colbert conservó el sistema de señoríos feudales establecido en tiempos de Richelieu, pero los condicionó a la ocupación efectiva. Se hizo todo lo posible para atraer colonos deseables. A los soldados desmovilizados se les concedieron tierras a manera de pensión para que se afincaran en Canadá y muchos se establecieron a lo largo del río Richelieu y en otros puntos estratégicos. A expensas del gobierno se les suministraron herramientas, semillas y provisiones. El gobierno paternal estaba incluso preparado para proporcionar esposas a los colonos; pues las jóvenes francesas que deseaban casarse con colonos y que poseían certificados convenientes de carácter moral, se les daba pasaje a Canadá, también a expensas del gobierno. Estas medidas no dejaron de producir efecto; la población del Canadá francés se triplicó durante el régimen de Colbert. No obstante lo anterior, a su muerte, ocurrida en 1683, la población total sólo ascendía a unas diez mil almas. El gran aumento posterior fue debido más a la fecundidad de los colonos que a un constante aumento de la emigración. La eficiencia militar de la población fue muy alta en proporción de su atraso político y económico. Los colonos eran a la vez intrépidos y disciplinados y su responsabilidad en cuanto al servicio militar era una realidad, en agudo contraste con las milicias coloniales inglesas, que se dividían entre una docena de gobiernos distintos y rara vez se reunían para pasar

revista, estando además acostumbrados a recibir con desgana las órdenes, o más bien ruegos, de los representantes del rey.

Durante esta época, los franceses de América eclipsaron a sus contemporáneos ingleses como exploradores por tierra. En 1673, los jesuitas habían completado la exploración de los grandes lagos y estaban llegando hacia el sur a las cabeceras del Misisipi y sus afluentes. En 1682, La Salle hizo su gran viaje recorriendo río abajo todo el Misisipi hasta el Golfo de México y abrió un gran panorama de posibilidades estratégicas y económicas. La Salle perdió la vida en 1687, cuando todavía era joven, en un intento prematuro para establecer la colonia de Luisiana en la desembocadura del Misisipi. Su imaginación intrépida presentó a sus compatriotas el proyecto de enlazar Luisiana con el Canadá por medio de una cadena de colonias francesas. Toda la distancia podría ser cubierta por varias rutas fluviales alternativas con pasos terrestres relativamente reducidos. Las comunicaciones podrían ser protegidas por fuertes cubriendo los pasos principales y los trechos más angostos de los ríos. Del sueño de La Salle nada se realizó en el siglo XVII, pues la muerte de Colbert, acaecida en 1683, fue seguida por un periodo de estancamiento e indiferencia en la política colonial francesa; pero en el siglo XVIII, el proyecto fue continuado con mucho vigor, y pudo haber llegado a poner límites rígidos a la lenta expansión de la colonización inglesa hacia el occidente, si los franceses en América hubiesen sido más numerosos.

El valor y la iniciativa de los exploradores no bastan, por sí solos, para fundar un imperio duradero. Aun Colbert no logró hacer atractiva a los franceses intrépidos la sólida obra de la colonización, porque la restrictiva estructura feudal de la sociedad colonial del Canadá arrojó constantemente a los mejores espíritus hacia las fronteras más deshabitadas. Al

mismo tiempo, los monopolios lucrativos de las compañías comerciales atraían a los mercaderes furtivos, que eran a menudo empleados reñidos con las compañías o despedidos por ellas. Dos de tales descontentos fueron en gran parte los causantes del más rudo golpe que recibió el monopolio francés en Canadá durante el siglo XVII —la fundación de la Compañía Inglesa de la Bahía de Hudson—. Una ruta terrestre a la costa de la bahía de Hudson fue primero descubierta por dos comerciantes de pieles franceses, Radisson y Groseilliers. Estos hombres trataron de inducir a las autoridades de Quebec y de Francia, sin conseguirlo, a fomentar un comercio de pieles desde la bahía de Hudson; pero encontraron un colaborador en Inglaterra, en la persona del príncipe Ruperto. El resultado fue la formación, en 1670, de la Compañía de la Bahía de Hudson, que comerciaba directamente con la bahía por mar. La empresa fue el primer ataque serio al liderazgo francés del comercio de pieles; y es la única fundación de los Estuardos que sobrevive actualmente como empresa activa.

Doce años de buen éxito financiero siguieron a la fundación de la compañía, y en esos años se establecieron fuertes para explotar el comercio de toda la costa sur y suroeste de la bahía. En 1682 comenzaron serios contraataques franceses. En la guerra general que siguió a la revolución inglesa de 1688, los franceses lograron grandes triunfos. Frontenac, apto y fuerte gobernador de Canadá, conquistó Nueva Escocia, invadida por Nueva Inglaterra en 1691, obligó por el temor a las tribus iroquesas a guardar una paz temporal, y mantuvo las fronteras de Nueva Inglaterra y Nueva York en constante temor de algaradas combinadas de franceses e indios. Gran parte del encono de la lucha colonial débese a este hábito de emplear indios auxiliares, con sus métodos naturalmente bárbaros de

combate y de tortura de prisioneros. Al mismo tiempo un brillante jefe naval, D'Iberville, asoló las colonias inglesas de Terranova y casi destruyó las posesiones de la compañía en la bahía de Hudson. Las favorables estipulaciones coloniales que logró Francia en el tratado de Ryswick se debieron en gran parte a la obra de estos hombres.

Al final del siglo XVII, las líneas generales de la lucha decisiva por el dominio y el comercio de América eran ya manifiestas. Los holandeses empezaban a retirarse, debilitados por desigual guerra en Europa. El poder de Portugal estaba circunscrito al Brasil y no era probable que se extiendiese a otra parte. Para algunos observadores, al menos, el imperio español parecía al borde del colapso. De hecho, a pesar de su debilidad comercial y de una burocracia demasiado pesada, duraría más que las otras potencias como una unidad imperial; pero su papel en la contienda del siglo XVIII sería bastante pasivo. De los mayores competidores en la lucha, cada uno tenía su debilidad. El imperio inglés carecía evidentemente de unidad y disciplina; pero el imperio francés tenía un achaque más grave, la falta de población.

X. El comercio y el dominio del Oriente

1) La exploración y la expansión en el Lejano Oriente

Como la mayoría de las corporaciones comerciales, la Compañía de las Indias, holandesa, adquirió posesiones territoriales lentamente y con repugnancia. Los teóricos y políticos de Amsterdam atribuían la decadencia del dominio portugués en el Oriente a la disipación de energía y capital en la conquista territorial, y pusieron en guardia a la compañía holandesa contra un error semejante. La norma oficial de los directores era la de apegarse al comercio y evitar enredarse en la política de Indonesia. Esta norma hizo difícil proteger a las factorías holandesas contra los ataques desde su lado terrestre. Poniendo a raya a los ingleses y rechazando los ataques de los sultanes de Bantam y Mataram en 1618-1619, Coen salvó temporalmente a Batavia; pero durante la mayor parte del siglo XVII los holandeses no pudieron aventurarse lejos de la ciudad sin peligro de los bandidos y secuestradores bantameses. Prestóse poca atención a la agricultura. Se siguieron pidiendo concesiones para la caza de tigres y rinocerontes en las cercanías, y el abastecimiento de Batavia dependió de las importaciones de Mataram.

A pesar de la cautela de los directores, algunos de los empleados más competentes de la compañía en el Oriente apoyaron casi desde el principio una política más conquistadora. El mismo Coen declaró territorio de la compañía la sección de Java desde la frontera de Bantam hasta la de Cheribon, y desde el Mar de Java hasta el Océano Índico. Él no podía hacer valer su pretensión y ni los directores ni los príncipes indonesios la tomaron en

serio; pero algunos de sus sucesores más enérgicos —Van Diemen y Speelman, especialmente— hicieron reclamaciones más amplias, y a la postre su política prevaleció. Las circunstancias obligaron a la compañía a asegurar el poder comercial por medio del dominio territorial.

El plan general que heredaron de Coen sus sucesores era hacer de Batavia el mercado central del comercio interasiático, y el depósito general de las mercancías orientales que se exportaban a Europa. Desde que los intereses comerciales holandeses se extendieron por el oriente desde Nagasaki hasta el Golfo Pérsico, el plan de forzar el comercio a través de Batavia implicaba mucho transporte marítimo innecesario por largas rutas indirectas; pero como era usual en la época, se esperaba que las consideraciones de conveniencia cedieran ante las consideraciones de monopolio. Un monopolio centralizado era lo más fácil de proteger. En cuanto monopolista, la compañía trataba de cerrar los mares orientales, en lo posible, a todos los buques europeos, salvo a los propios, y de relegar a la marina indígena asiática a un papel auxiliar, de aprovisionamiento de productos locales sin competir en el comercio de transporte en las rutas principales. Tal sistema sólo podía ser ejecutado por flotas armadas, y sostenido únicamente por medio de una vasta red de puestos fortificados. El establecimiento de puestos y bases reclamaron tratados con los gobernantes locales; los tratados comerciales condujeron a alianzas, y éstas a protectorados. Los holandeses se hallaron finalmente no sólo siguiendo los pasos de los portugueses, sino adquiriendo mucho más territorio real que el que habían poseído los portugueses.

Uno de los objetos más claros e inmediatos de la política de la compañía era obtener el control de los accesos

occidentales al archipiélago. La misma Batavia dominaba el estrecho de la Sonda. La otra entrada frecuentada estaba dominada por el viejo puerto malayo de Malaca, la última fortaleza de los portugueses en las Indias orientales. Malaca había perdido ya mucho de su comercio a causa de la competencia de Batavia; el gobernador general Van Diemen la conquistó en 1641, convirtiendo así la parte occidental del Mar de Java en un coto holandés bien guardado. En el año anterior, 1640, los holandeses habían afirmado su dominio en Ceilán, aliándose con el rey de Kandy contra los portugueses. El monarca cingalés, como muchos de los príncipes indonesios, contrajo una fuerte deuda de guerra con la compañía, que pagó con entregas de elefantes y canela. Los holandeses se apoderaron de las colonias costeras, Colombo, Galle, Batticaloa y Trincomale, y en 1658 expulsaron a los últimos portugueses. Ceilán había sido largo tiempo un importante establecimiento intermedio del comercio del Océano Índico. El control holandés de sus puertos más importantes colocó a la compañía en una sólida posición para monopolizar las rutas que cruzaban la bahía de Bengala y restó estímulos —aunque no lo evitó realmente— al comercio de otras potencias europeas con la costa de Coromandel.

Todos estos cambios sirvieron para asegurar el monopolio holandés sobre la parte más valiosa del comercio oriental, el comercio de especias con las Molucas; pues aunque los españoles permanecieron en Tidore hasta 1663, la batalla que reñían estaba evidentemente perdida. De las principales islas productoras de especias, el grupo de las Banda fue conquistado por Coen en 1621; los habitantes fueron muertos o reducidos a la esclavitud y su tierra repartida entre los criados de la compañía o individuos designados por ella, que se comprometieron a vender toda su

producción a la compañía, y a los precios que por ella fueran fijados. De manera semejante fue absorbida Amboina en 1647, después de una larga serie de incursiones *hongi* por flotas armadas de mercenarios indígenas, empleados por los holandeses para destruir toda la producción de clavo que excediera de las necesidades de la compañía. En 1650, un levantamiento contra los holandeses residentes en Ternate ocasionó represalias allí, y en 1657 el sultán de Ternate fue obligado a firmar un convenio por el cual, a cambio de una pensión holandesa, se comprometía a prohibir el cultivo de especias en todas las islas dependientes de él, abandonando enteramente la producción de estos productos a las islas de la compañía. Este convenio demostraba que era más fácil firmar que cumplir, pues como Ternate cayó cada vez más bajo el dominio holandés, la autoridad local y el prestigio de su gobernante decayeron, mientras que el principado vecino de Macasar cobró mayor importancia como rival comercial y político. Los comerciantes indígenas de Macasar fueron y vinieron intrépidamente entre las islas y resultaron muy difíciles de atajar. Los comerciantes irregulares ingleses, daneses y portugueses proporcionaron armas y municiones al soberano de Macasar para la inevitable guerra con la compañía. Sin embargo, en la serie de conflictos que sucedieron, Macasar fue tomada por una flota holandesa y una gran fuerza de mercenarios *buguis* bajo las órdenes de Cornelio Speelman. En 1669 los holandeses ocuparon la ciudad y el puerto. El soberano convino en vender toda la producción exportable de sus dominios a la compañía y concedió a los holandeses un monopolio de importación de manufacturas y de todas las mercancías chinas. Todas estas agresiones, aunque fortalecieron el dominio de la compañía sobre el comercio del archipiélago, también produjeron el efecto de arrastrar a la piratería a los propietarios indígenas

de buques. Para proteger su comercio, los holandeses establecieron cada vez más puertos fortificados desde Ternate en las Molucas hasta Palembang en Sumatra.

En las islas más pequeñas, excepto en el grupo de las Banda y en Amboina, los holandeses ocupaban en el siglo XVII sólo las ciudades puertos, o en algunos casos sólo los lugares donde estaban situados fuertes y almacenes. Pero en Java las circunstancias políticas los obligaron a extenderse territorialmente. En un principio, la seguridad de Batavia dependió en gran medida de la habilidad de los holandeses para explotar la rivalidad entre Mataram y Bantam, los dos principales sultanatos musulmanes de Java. Como estado marítimo, Bantam había sostenido la causa perdida de los ingleses en 1618 con la esperanza de recuperar el territorio de Batavia; y tanto por razones políticas como comerciales, los bantamanos continuaron siendo enconados enemigos de los holandeses. Mataram, mucho mayor y mucho más poderoso que el otro sultanato, fue originalmente una potencia terrestre del centro de Java. Reclamó Batavia y su *hinterland* por virtud de una soberanía general; pero sus gobernantes se debatían entre su contrariedad por la presencia de la compañía en Java, su desprecio hacia los holandeses como mercaderes, y su deseo de sacar partido de los holandeses como compradores del arroz de Mataram. Durante unos veinte años el *Susuhunan* —«aquel de quien todo depende»— de Mataram tuvo a Batavia en constante zozobra. Sin embargo, la conquista de Malaca debilitó mucho la posición del príncipe javanés; y en 1646 un nuevo *Susuhunan,* a cambio del reconocimiento de su soberanía, se comprometió a excluir a los comerciantes javaneses de las islas de las especias. Siguieron treinta años de relativa paz. En 1675, los holandeses, interesados en cuanto a su abastecimiento de alimentos, intervinieron en un pleito

sucesorio de Mataram, y consiguieron del vencedor un convenio por el cual se cerraban los puertos de Mataram a cualesquiera otros extranjeros, se concedía a los holandeses el monopolio del comercio del opio y se cedía a la compañía una región considerable del territorio interior productor de arroz. Otra guerra de sucesión en 1705, de manera muy semejante, dio a la compañía aún más territorio en Priangan y en el este de Madura, y la soberanía de Cheribón. Estas regiones habían sido reclamadas antes por Bantam; pero la compañía buscó el choque con Bantam en 1680, y después de infligir una aplastante derrota naval al sultán, había insistido en que abandonase sus reclamaciones territoriales, concediese el monopolio de la pimienta a los holandeses y cerrase sus puertas a otros extranjeros. A finales del siglo, la compañía, además de controlar todos los puertos de Java, poseía una gran región del interior, de costa a costa; y ningún príncipe nativo osaba disputar su posición.

En la segunda mitad del siglo XVII la compañía estableció definitivamente su supremacía naval comercial y política en las islas, y todos los grandes principados indonesios se derrumbaron. Aunque fuertes, belicosos y civilizados, demostraron no poder luchar con la compañía holandesa con su organización estable, su falta de pleitos sucesorios y su inexorable espíritu de lucro. Constantemente inquietados por intrigas de harem y guerras de sucesión, todos los príncipes indonesios pedían muy pronto a los holandeses que intervinieran en sus querellas; cada servicio así prestado por los holandeses, era recompensado con concesiones comerciales que fortalecían el dominio de la compañía sobre el mar circunvecino. Aunque disgustaron a los directores las complicaciones políticas y territoriales, los empleados de la compañía, una vez comprometidos en una querella, sólo se retiraban cuando eran resarcidos de los

gastos con gran interés. A fines del siglo, aunque el territorio administrado por los holandeses era todavía relativamente pequeño, un área mucho mayor abarcaban los estados que se habían convertido virtualmente en protectorados holandeses. Su comercio estaba ya firmemente subordinado a las necesidades de los holandeses. Estaba abierto el camino para una extensa anexión y el desarrollo de un gran imperio territorial en el siglo XVIII. Aunque las intenciones de los holandeses eran principalmente comerciales, sus viajes contribuyeron mucho, evidentemente, al conocimiento geográfico europeo. Los mapas mundiales del XVI de Mercator y Ortelius, todavía influidos por Tolomeo, habían incluido una vasta masa de tierra continua, *Terra Australis Incognita,* separada de África del Sur y Sudamérica sólo por estrechos. Sin embargo, el gran viaje de Drake demostró que la Tierra del Fuego era una isla y no una península. En el siglo XVII, los buques que hacían el tráfico con la India encontraron miles de millas de mar abierto entre los treinta y cincuenta grados de latitud sur del Océano Índico. Nada se conocía entonces del verdadero continente antártico. La *Terra Australis* de Tolomeo era por ello relegada a la extremidad sur en algunos mapas y omitida por completo en otros. Entretanto, sin embargo, la verdadera Australia había sido descubierta como consecuencia incidental de la expansión holandesa en Oriente. Australia fue probablemente desconocida de los europeos hasta que varios capitanes, especialmente holandeses, se aventuraron a navegar por sus costas a principios del siglo XVI. Willem Janszoon llegó a las costas de Nueva Guinea y a las del nordeste de Australia en 1606, pero pensó que eran parte de la misma masa terrestre. El primer navegante que pasó el estrecho de Torres, entre Australia y Nueva Guinea —aunque sin percatarse de la naturaleza del descubrimiento—

fue el español que dio su nombre al estrecho, también en 1606. Otros dos holandeses, Hartogszoon y Houtman, en 1616 y 1619, descubrieron y exploraron parte de la costa suroeste de Australia. En 1642, bajo el mando del gobernador general Van Diemen, Abel Tasman navegó de Batavia a Mauricio, desde allí dio la vuelta a Australia, pasó por la costa norte de Nueva Guinea y regresó a Batavia por el estrecho de Macasar. Tasman descubrió Tasmania y Nueva Zelanda. En realidad, nunca vio las costas de Australia en su viaje; pero sus descubrimientos marcaron límites definidos al área en que cabía hallar el continente. Sin embargo, todas las costas descubiertas por estos holandeses no resultaron atractivas ni prometedoras para los funcionarios de una corporación mercantil, y la Compañía de las Indias Orientales era renuente a financiar la exploración geográfica por su propia cuenta. La exploración sistemática de las aguas australianas fue dejada a Cook y sus sucesores, más de un siglo después.

Otra realización incidental de la compañía holandesa que hay que mencionar: el establecimiento de una colonia en el Cabo de Buena Esperanza. Fue la única verdadera colonia fundada por los holandeses en el Viejo Mundo durante el siglo XVII. Fue erigida en 1652, no como puesto comercial, sino como base estratégica para el comercio de las Indias y como escala conveniente para el aprovisionamiento de las naves de la compañía. Aunque reteniendo toda la propiedad en sus manos, la compañía ofreció medios y arriendos en fáciles condiciones y pronto atrajo a un gran número de colonos. La mayoría de estos *boers* eran campesinos holandeses y de otras partes que sólo ansiaban tierra y no se dolían de las restricciones políticas y comerciales impuestas por la compañía. A los pocos años, la colonia producía vino y alimentos en gran cantidad y se había convertido en una

posesión valiosa. Políticamente constituyó uno de los nueve dominios de que constaban las Indias holandesas, bajo el control administrativo general de Batavia; los otros eran Ternate, Coromandel, Amboina, Banda, Ceilán, Malaca, Macasar y la costa nordeste de Java.

La ilustración más expresiva de la extensión del poder marítimo europeo, y especialmente del holandés, se encuentra en las modificaciones de los buques indígenas en el Océano Índico. Las embarcaciones europeas no eran de ningún modo más eficientes que las nativas a los fines del comercio local, pero los propietarios árabes e hindúes pronto consideraron prudente construir sus naves con la mayor apariencia europea posible. La *haghla* y la *ganja* tuvieron altas popas talladas y doradas a imitación de los buques del comercio con la India de los siglos XVI y XVII. Por entonces algunas embarcaciones indígenas llevan cañoneras falsas pintadas a los lados. Los holandeses y los ingleses establecieron arsenales en el Oriente e introdujeron los métodos europeos de clavazón. Los constructores indígenas comenzaron a fabricar tipos de aparejos de cruz, principalmente en los bergantines bien acondicionados de las islas Maldivas. Los buques de vela aún transportan un gran volumen de mercancías por el Océano Índico, y muchos de los puertos más pequeños son museos vivientes, llenos de modelos reducidos de los tipos de buques que aseguraban durante el siglo XVII el dominio del comercio europeo armado sobre los mares orientales.

2) El gobierno holandés de las Indias

La política colonial holandesa en el siglo XVII desplegó poca de la cuidadosa mayordomía que la caracterizaría en los tiempos modernos; y aún menos del paternalismo misionero y de la atención a los derechos de los indígenas que, al

menos oficialmente, distinguió a la de España. Desde que la compañía adquirió territorio de mala gana, y sólo para asegurar su comercio, se mostró renuente a cargar con cualquier gasto que no fuese de pura administración comercial. El gobierno de Batavia estaba a la cabeza, no de un territorio, sino de una serie de establecimientos dispersos. Del mismo modo que la Compañía de Amsterdam estaba organizada como una razón social de propietarios de buques, de quienes el administrador general era un agente pagado, así los empleados de la compañía bajo la dirección del administrador general en el Oriente tenían rango no administrativo, sino comercial, como comerciantes, comerciantes menores, o dependientes, aunque su labor efectiva fuera la de directores de factorías, comandantes de fuertes o ministros residentes en las cortes de los príncipes indígenas. Muy cerca del administrador general, y después de él en importancia, estaba un funcionario ejecutivo llamado director general de comercio.

Aunque la compañía, cuando extendió sus actividades, no pudo evitar la adquisición de territorio en interés de su propia seguridad, pudo delegar y delegó las responsabilidades de la administración en aquellos lugares donde sus posesiones se extendían más allá de las ciudades portuarias y los terrenos de las factorías. La comarca inmediata a Batavia estaba bajo el gobierno directo de los holandeses; pero en las otras posesiones de la compañía en Java, en Priaman y en las zonas costeras, las obligaciones gubernativas de la compañía fueron confiadas a regentes, empleados de la compañía en teoría, pero, en la práctica, señores feudales inferiores, vasallos de la compañía como antes lo habían sido de Mataram. Los regentes debían obedecer las órdenes de los funcionarios europeos de la compañía, pero generalmente las únicas órdenes por ellos

recibidas se referían a la entrega de productos para el comercio. En todos los demás respectos gobernaron como tiranos locales inferiores, fiscalizados muy ligeramente, pero seguros del apoyo de la compañía si alguien trataba de oponerse a su autoridad. Hasta el siglo XVIII no empezó la compañía a nombrar los oficiales subordinados de los regentes y a revisar sus fallos judiciales.

A fines del siglo XVII los príncipes más distantes de Java se vanagloriaban todavía de tener una independencia más o menos ficticia, gobernando bajo la soberanía o la protección de la compañía, o en subordinada alianza con ella. El decano de los funcionarios holandeses en la corte de cada uno de estos príncipes protegidos —el «residente»— ejercía tanto la jurisdicción civil como la criminal sobre los empleados de la compañía y otros europeos que vivían en el principado. Aplicaba la ley holandesa, con las modificaciones locales que contenían las ordenanzas de Batavia. Respecto de los príncipes indígenas y sus súbditos, las funciones de los «residentes» eran principalmente comerciales. La interferencia con la justicia indígena era excepcional. Los extranjeros no europeos, de los cuales los chinos eran, con gran diferencia, los más numerosos, vivían bajo la jurisdicción de sus propios jefes de acuerdo con la costumbre normal de todo el Oriente. Fuera de Java, existían los mismos grados del gobierno holandés, directo e indirecto. A excepción de las ciudades portuarias y las factorías, sólo las zonas pequeñas pero importantes de Amboina y de las islas Banda, que producían especias, eran administradas por la compañía directamente. En Ternate, Macasar y en cualquiera otra parte, los intereses holandeses estaban protegidos como en Java por tratados de alianza o protectorado ejecutados por «residentes» holandeses.

La renta de la compañía procedía, en primer lugar, de

los beneficios del comercio; pero por ser su comercio un monopolio celosamente defendido, comenzó la compañía, tan pronto como su creciente poder lo permitió, a regular la producción con el fin de sostener los precios y a limitar a zonas bajo su control la producción de frutos especialmente valiosos. Trató de realizar estos fines en su propio territorio mediante la acción administrativa directa, y en otras partes mediante los tratados que impuso a los gobernantes indígenas vencidos. De la regulación de la producción a la exacción de tributos en especie so pretexto de comercio, sólo había un paso. El deber principal de los regentes en la zona ocupada de Java era suministrar a la compañía, libres de gastos, cantidades fijas de pimienta, añil e hilaza de algodón.

El tratado que se celebró con el *Susuhunan* de Mataram en 1677-1678 obligaba a este príncipe a entregar cantidades anuales de arroz a un precio señalado; y el sultán de Bantam, por un tratado semejante, estaba obligado a vender a la compañía, al precio señalado por ésta, toda la producción de pimienta de su reino. En teoría se mantenía una distinción entre «eventualidades», que eran abiertamente tributos en especie, y «entregas obligatorias», contratos comerciales excepcionalmente favorables al comprador; pero en la práctica estas dos fuentes de ingresos, que llegaron a constituir el volumen principal de los ingresos de la compañía, se confundieron entre sí y con el producto del comercio ordinario. Comparados con estos tributos, abiertos y disfrazados, los impuestos en el sentido corriente no fueron importantes. Por lo general, sólo los europeos pagaban impuestos directos en dinero, y los europeos eran los principales contribuyentes en la mayoría de los ramos de la tributación indirecta; pero los indígenas gobernados por los holandeses estaban sujetos a trabajo forzoso, particularmente para las obras portuarias. La Batavia

holandesa, con sombrío humor, dio el nombre de «javanés lodoso» al indígena reclutado para el dragado del puerto de Batavia. En las islas Banda los holandeses, después de haber acabado con la población indígena, recurrieron al trabajo de esclavos para el cultivo de especias.

La producción de especias era, naturalmente, la actividad económica más rigurosamente controlada por la compañía en el siglo XVII. El tratado de 1657 con el sultán de Ternate limitó el cultivo de especias en las Molucas a las islas directamente controladas por los holandeses. En estas islas, la producción era inexorablemente ajustada todos los años a las necesidades comerciales. Mientras unos años eran cortados algunos árboles para impedir que hubiera sobrante, otros años los habitantes eran obligados a plantar árboles a expensas de otros cultivos. Junto con esta incertidumbre económica, la política de estrangulación económica aplicada por los holandeses para debilitar el poder de Mataram privó a las islas de las especias de su producción de arroz y redujo a su pueblo a una dieta inadecuada de sagú. Sobrevino un estado crónico de semihambre. El manejo de la producción de especias continuó hasta la segunda mitad del siglo XVIII, época en que los franceses y los ingleses, mediante el cultivo de especias en sus propias posesiones, acabaron el monopolio holandés. Mientras tanto, había aparecido el café como otro producto valioso y de fácil manejo. El café fue importado primero a Holanda de Moka, en 1661, e introducido en las Indias orientales a fines del siglo. La primera partida de café de Java fue embarcada en 1713 para Holanda. Cultivado coactivamente se convirtió en el siglo XVIII en el producto más importante de las Indias holandesas.

El monopolio holandés del comercio de especias, y la política por la que se sostuvo, produjeron desolación y

decadencia permanente en las Molucas y algunas partes de Célebes. Sin embargo, en otras partes, y especialmente en Java, aunque la vida económica y social indígena empeoró en muchos respectos, la culpa no puede ser echada enteramente a los holandeses. La conquista musulmana de principios del siglo XVI ya había socavado la civilización indojavanesa. La intervención portuguesa en el tráfico entre las islas de las especias y Malaca había ya desplazado al comercio javanés. Los holandeses sólo completaron lo iniciado por otros. Para socavar el poder del *Susuhunan* de Mataram ellos mismos destruyeron el comercio y todo intercambio entre Mataram y el mundo exterior. Esta política fue proseguida con gran energía y buen éxito. Los comerciantes y los constructores de buques perdieron sus profesiones, y los javaneses se convirtieron casi exclusivamente en pueblo de labradores, siendo la Compañía Holandesa el único comprador de sus productos. La exportación de arroz de Java fue gravemente afectada. Por otra parte, los holandeses fomentaron y aumentaron la producción de azúcar —dada principalmente en los estados chinos— y de añil, e introdujeron nuevos cultivos —café, agave, cacahuate—. Su interés en el comercio y la producción los hizo, en general, sostenes efectivos de la estabilidad política. En el siglo XVIII, Java, dirigida por la compañía como una gran heredad, comenzó a hacer de nuevo progresos económicos visibles; y como la población creció, aun los campos arroceros abandonados volvieron a ser cultivados.

En la vida social, la discriminación contra los asiáticos fue desconocida tanto en la ley como en la práctica y los matrimonios mixtos fueron frecuentes; aunque la compañía se tomó el trabajo de evitar que los mestizos y no europeos fueran a Holanda. Hubo fuerte discriminación de derecho contra los gentiles. En Batavia se prohibió todo culto

público que no fuese el de la Iglesia protestante holandesa. En la práctica, a despecho de las protestas de los ministros, los hindúes, musulmanes y chinos disfrutaron de completa libertad de culto fuera de su recinto y —en cuanto concernió a la compañía— en cualquier parte de las Indias. Como la mayoría de los protestantes europeos de esa época, los holandeses mostraron relativamente poco interés por la labor misionera. Además, la gran variedad de dialectos malayos hacía imposible la predicación sistemática entre los nativos. Durante el siglo XVII el portugués siguió siendo la principal *lingua franca* del archipiélago; y los pocos indígenas convertidos al calvinismo procedieron sobre todo de las filas de católicos de habla portuguesa.

En fuerte contraste con esto, el Islam bajo la presión holandesa desplegó una grande y creciente vitalidad. Detrás de la fuerza moral de la predicación musulmana estaba la fuerza política de los imperios de Turquía, Persia e India del norte. De vez en cuando, los príncipes indonesios, en particular el *Susuhunan,* trataron de suscitar el interés y la simpatía de estos poderosos estados por los asuntos de los musulmanes del Lejano Oriente. De haberlo logrado, hubieran podido perjudicar grandemente a los intereses europeos en el Cercano y Medio Oriente. Los intentos fracasaron; pero aun así, la influencia del Islam en los pueblos indonesios se hizo más fuerte, en vez de debilitarse, en las regiones colonizadas excepto Bali. Además de los hindúes de Bali, los únicos asiáticos del archipiélago que continuaron sin afectar fueron los chinos, cuyo número e influencia aumentó constantemente bajo el dominio holandés y siguió aumentando desde entonces. En general, la influencia de la invasión holandesa, irresistible en el comercio y poderosa en la política, fue mucho más débil en la vida social común, y, por lo que toca a la religión, casi

insignificante.

3) Las potencias rivales en la India

La factoría de la Compañía de las Indias Orientales en Surat, establecida con la autorización del gobernador local mogol, gozó de una vida larga y, en general, próspera como depósito de algodón, muselina, salitre añil procedentes del interior de la India septentrional. Naturalmente, los ubicuos holandeses pronto aparecieron para reclamar una parte del comercio; pero no pudieron desalojar a los ingleses por la fuerza, ni éstos a aquéllos. En esa época, una ruptura de la paz dentro de los dominios mogoles hubiera conducido a la expulsión de ambas partes. Para los holandeses el comercio del continente indio era secundario con respecto al más lucrativo de las Indias orientales, y los métodos despóticos empleados habitualmente contra los príncipes indonesios hubieran sido una simple impertinencia al tratar con el imperio mogol. Los ingleses, humildes por conocer su relativa debilidad, conservaron el comercio de Surat contra todos los rivales europeos. Los reveses ocasionales que sufrieron fueron consecuencia de hambres locales o de pérdidas temporales del favor mogol. Fueron culpados y castigados en 1623 por piraterías cometidas por los holandeses contra los barcos que hacían viajes con peregrinos a la Meca; y otra vez en 1636 por piraterías semejantes de capitanes ingleses, autorizados por Carlos I para ir a la India contraviniendo la carta de la compañía. Dejando a un lado estos interludios, los factores de Surat desarrollaron un comercio provechoso y pacífico mientras el poder mogol los protegió; y los buques de la compañía dieron una pequeña compensación vigilando la ruta de los peregrinos y actuando como corsario contra los holandeses y portugueses con patentes del emperador.

En el sureste de la India la competencia holandesa era mucho mayor. La costa de Coromandel era más fácilmente accesible para el comercio de telas simples de algodón con el cuartel general holandés de Java. Los gobernantes locales de la costa —vasallos de los reyes musulmanes de Golconda o de los sucesores hindúes del otrora gran Vijayanagar— eran menos poderosos y menos seguros que los virreyes mogoles. Los ingleses en Masulipatam y los holandeses en Pulicat, gozando del favor de diversos príncipes, compitieron y a veces pelearon entre sí durante el siglo. En general, a los ingleses les fue mejor que a los holandeses en el juego de la política india, principalmente por su porfía en asegurarse la protección de grandes soberanos como el emperador mogol o el rey de Golconda, en vez de confiar en tratados con pequeños rajás de la costa. Desde 1634, la política de la compañía inglesa fue la de sostener una «residencia continua» en la corte de Golconda.

En 1639, Francis Day, agente de Masulipatam, flanqueó a los holandeses al fundar una factoría en Madrás y al conseguir —a pesar de la oposición de sus directores— permiso del rajá local para construir un fuerte. La concesión de Madrás abarcaba no sólo el sitio de la factoría, sino cerca de seis millas cuadradas del territorio a lo largo de la costa, incluyendo la vieja misión portuguesa del monte de Santo Tomás. Ésta fue la primera adquisición de territorio que hicieron los ingleses en la India. Los directores se lamentaron amargamente de los gastos de fortificación y del sostenimiento de una guarnición de cien hombres; pero los progresos realizados por los intereses de la compañía debieron siempre más a la iniciativa personal en la India que a la inspiración y ayuda de Londres. Los proyectos de Day siguieron adelante respaldados por la aprobación de los funcionarios de la compañía de la India y Madrás creció

constantemente en importancia desde el día de su fundación. El peor enemigo del comercio de la India era el hambre, y ésta se presentó en Madrás en 1647; pero la factoría y la guarnición escaparon a la muerte en medio de un país hambriento gracias a las provisiones enviadas desde Surat —este despliegue de poder y de recursos impresionó tanto al rey de Golconda que estrechó más que nunca su amistad con la compañía—. En 1645 ya había confirmado la concesión de Madrás. Gradualmente los directores de Londres se fueron dando cuenta de las posibilidades comerciales de la bahía de Bengala. En 1658, la compañía, reforzada y animada por la carta que le concedió Cromwell el año anterior, hizo de Madrás su cuartel general para la India oriental.

1658 fue el año de la ascensión al trono de Aurangzeb, el último gran emperador mogol, un fanático musulmán riguroso y desapacible. Durante la primera mitad del siglo XVII la política y la práctica de la compañía inglesa, por lo que concernía a los indios, fue el comercio pacífico, desarmado. Al principio sus recursos eran demasiado exiguos para sostener una política más agresiva. Confió en las grandes potencias indias por lo que tocaba a la protección, no sólo contra el bandolerismo, sino hasta cierto punto contra la intrusión de otros europeos en la tierra. En alta mar, sus barcos podían mirar por sí mismos. Pero un monopolio armado era el objeto implícito de la compañía inglesa, como de la mayoría de las compañías comerciales europeas, y los cambios en la situación política en la India produjeron un patente cambio en la política de la compañía. La persecución religiosa de Aurangzeb le distanció de los príncipes Rajput, los más fuertes defensores del imperio en tiempo de Akbar, y provocó levantamientos aislados entre los hindúes desde Punjab hasta el Decan. La eficiencia

militar del imperio decaía, no reforzada ya por inmigrantes del Asia central. En la India central una potencia hindú capaz, la confederación maratha, invadió las provincias mogoles y durante años de lucha de guerrillas resistió o eludió a los pesados ejércitos imperiales.

En 1664, los marathas invadieron Surat. Saquearon la ciudad, pero fueron rechazados por los hombres de la compañía desde las murallas de la factoría inglesa. Por primera vez el mogol dejó de proteger a sus clientes y la compañía comenzó a buscar la manera de defenderse por sí misma. El primer requisito era una base defendible, de ser posible fuera de la jurisdicción imperial; y tal base estaba al alcance de la mano. Bombay había pasado a poder de Carlos II como parte de la dote de Catalina de Braganza. En 1665 sus buques tomaron posesión de ella después de una larga disputa con los residentes portugueses, y en 1668, considerando a la ciudad como una carga costosa, la había arrendado a la compañía. Era pestilente pero fácil de defender, y desde 1669, Aungier, el presidente de la compañía en Surat, comenzó los trabajos de ampliación y fortificación del puerto. Estableció una escuadra de cañoneros como protección contra los piratas locales e intrépidamente trabó relaciones mediante tratado con Sivaji, el caudillo maratha en cuyo flanco estaba atrincherado. En 1677, el año de la muerte de Aungier, el comercio de Bombay ya rivalizaba con el de Surat. La antigua dependencia del favor mogol quedaba rota y la compañía se había embarcado en la empresa de comerciar espada en mano.

Las mismas fuerzas crecientes de desorden que amenazaron a Surat amagaron también a la India oriental. Madrás fue amenazada por Sivaji en 1677, y pocos años después por el propio Aurangzeb durante sus campañas del

sur. En Bengala, las pequeñas y esforzadas factorías inglesas protestaron en vano contra las extorsiones de un virrey mogol semindependiente, hasta que otro jefe local, Job Charnock, estableció una base defendible en Calcuta, en los pantanos del delta del Ganges. Eso ocurría en 1686; por entonces la lucha de Charnock con el virrey en Bengala se había convertido en una guerra general contra el imperio mogol. La política de comercio desarmado había sido abandonada y la compañía exhortaba a sus empleados a «establecer una política de poderío civil y militar, y a crear y afianzar una gran renta que pudiera ser la base de un dilatado, firme y seguro imperio inglés en la India para el futuro». Este cambio de política se hizo a imitación consciente de los holandeses; pero sólo la ignorancia de las fuerzas y las distancias que implicaba podía haber impulsado a la compañía a declarar la guerra y a enviar una expedición punitiva de unos cientos de hombres contra un imperio que sostenía en el campo un ejército de cuando menos cien mil. Sin embargo, la declaración inglesa de guerra, si alguna vez llegó a Aurangzeb, fue para él un asunto de poca importancia; el emperador estaba afuera, en el sur de la India, dirigiendo las campañas que destruyeron los estados de Golconda y Bijapur, pero que dejaron intacto al verdadero enemigo, el poder de los marathas. Solamente las depredaciones marítimas de la compañía en la ruta a la Meca atrajeron la atención de Aurangzeb hacia esta pequeña guerra. Como procedía, sus oficiales se apoderaron de las factorías de la compañía en Surat y Masulipatam y metieron en prisión a sus agentes. Posiblemente, sólo la estimación de la importancia del poder inglés en el mar y la consiguiente amenaza a la ruta de los peregrinos salvaron a los factores de la completa expulsión. Estando como estaban las cosas, la compañía pidió la paz, y en 1690 obtuvo una nueva licencia

para comerciar a cambio de una completa sumisión y una cuantiosa multa. En el mismo año, Calcuta, abandonada durante la guerra, fue ocupada de nuevo, esta vez permanentemente, y los primeros edificios de una gran ciudad comenzaron a aparecer sobre las insalubres orillas del Ganges.

Aunque el imperio mogol era aún demasiado fuerte en tierra para los ingleses, su poder estaba declinando rápidamente. El reinado de Aurangzeb contempló la mayor extensión territorial del poderío mogol y el comienzo de su desintegración. Durante su larga ausencia en el sur de la India perdió mucho de su control sobre Delhi y el norte. Sus *subadars* vinieron a ser feudatarios semindependientes, y sus últimos veinticinco años fueron una batalla fatigosa e inútil contra la creciente anarquía. Murió en 1707. Bajo el débil gobierno de sus sucesores, no sólo los virreyes mogoles, sino también los aventureros musulmanes grandes y pequeños, algunos dentro de la India y algunos invasores desde Persia y Afganistán, forjaron principados independientes con sus espadas. Muchos de estos reinos efímeros fueron a su vez destruidos por los marathas que todos los años extendían el área de sus rapaces correrías. En la anarquía que siguió, el comercio pacífico y desarmado resultó imposible. Los marathas prepararon el camino para la intervención política europea en defensa de monopolios comerciales. El mismo curso de los acontecimientos que había convertido a Aurangzeb en guerrero errante, condujo a la compañía inglesa en el siglo XVIII a la intriga política y a la aventura militar. De una nueva empresa comercial iba a convertirse en un señorío territorial y en un colector de tributos en gran escala.

Durante todas las vicisitudes de fines del XVII, el comercio de la compañía floreció. Sus fracasos fueron

principalmente locales. Mientras una factoría pasaba por dificultades, otra daba grandes beneficios. Las ganancias de la compañía provenían aún principalmente de la exportación de metales preciosos y de la compra de mercaderías orientales y su venta en Europa. Exportaba lanas con pérdida, como concesión a la opinión mercantilista y para granjearse los intereses manufactureros; las mercancías de manufactura inglesa no se impusieron en los mercados de la India hasta fines del XVIII. Sin embargo, durante el periodo de 1657 a 1691, el dividendo anual medio fue aproximadamente del veinticinco por ciento, y en 1683 —el año cumbre— las acciones de la compañía, de cien libras, se vendieron a quinientas. Naturalmente que en un periodo de prosperidad ascendente, la compañía tropezó con crecientes dificultades para mantener su monopolio; las concesiones que hacía —apertura del comercio de cabotaje en la India, y las licencias concedidas a diez o doce «barcos de permiso» para ir todos los años de Inglaterra a la India— fueron insuficientes para llenar las demandas de los comerciantes irregulares más ricos. Mientras gobernaron los Estuardos el peligro fue pequeño, pues Carlos II y Jacobo II fueron accionistas y firmes defensores de la compañía; pero en el reinado de Guillermo III, el hecho de que la compañía tuviera una carta real y no parlamentaria fue tomado como base por los comerciantes irregulares para un ataque jurídico. En la India la compañía era bastante fuerte para protegerse y apresar muchos navíos intrusos; pero en Londres su posición constitucional fue debilitada por la revolución; y los comerciantes irregulares aprendieron pronto el valor de la acción colectiva. Formaron una asociación en 1690 y comenzaron a pedir al Parlamento que mantuviera abierto el comercio con la India. Finalmente, en 1698, obtuvieron una ley reconociéndolos legalmente con la denominación de

Nueva (o inglesa, en cuanto distinta de la de Londres) Compañía de las Indias Orientales, a condición de hacer un préstamo al gobierno de dos millones de libras. La antigua compañía fue notificada a su tiempo de la caducación de su carta; pero sus miembros se resarcieron de su derrota parlamentaria suscribiendo gran número de títulos del nuevo préstamo y obteniendo así una considerable participación en los privilegios de la nueva compañía. Siguieron diez años de lucha y puja en el soborno. En la India, la antigua compañía mantuvo todas las ventajas, como eran las factorías establecidas y los agentes experimentados, y en 1702 su carta fue prorrogada por siete años más. Durante este tiempo los cismas y las luchas políticas envolvieron a ambas partes en gastos ruinosos. Finalmente, entre 1708 y 1709 las dos compañías se fundieron. La Compañía Unida de Mercaderes del Comercio Inglés de las Indias Orientales entró en un largo periodo de constante progreso como un fuerte monopolio armado, al que casi no molestaba facción metropolitana alguna. En 1715, se abrió un nuevo capítulo en su historia, que fue el del comercio regular con China; y el té de China se convirtió con el tiempo en el más importante de los artículos que importaba Inglaterra.

El principal reto al poderío creciente de la compañía en el siglo XVIII vendría de otros rivales europeos. Los holandeses, es cierto, frente a dificultades cada vez mayores en la India, tendieron a retirarse más y más al archipiélago en que su dominio no era ahora disputado. Los portugueses conservaban su capital en Goa, pero su potencia marítima se redujo sólo a una pequeña parte de lo que había sido antes. Los daneses, con una modesta factoría en Tranquebar, se limitaron principalmente al comercio con China y nunca fueron competidores peligrosos. Los principales rivales de los ingleses fueron los franceses. La Compañía de las Indias

Orientales, de Colbert, creada en 1664, después de un comienzo prometedor, vivió precariamente durante las largas guerras contra los holandeses y los ingleses en Europa y América. Su principal enemigo fueron las malas finanzas; entre 1688 y 1713 hubo poca lucha entre los franceses e ingleses en la India, pues ninguno de ambos bandos se sentía bastante fuerte para arriesgarse a combatir en presencia de los formidables poderes indígenas. Después de la muerte de Aurangzeb este obstáculo ya no se interpuso. Gran parte de la historia de la India en el siglo XVIII está constituida por la historia de la lucha naval y política entre Francia e Inglaterra por el dominio comercial. Los franceses, con su único cuartel general en Pondichéry, tuvieron la ventaja de las buenas relaciones con los príncipes indígenas y poseyeron habilidad y tacto para conservar estas relaciones. Las ventajas de los ingleses radicaban en sus bases de primera clase —Bombay, Madrás, Calcuta— en regiones muy separadas. Finalmente, la lucha fue decidida por la capacidad de los ingleses para cortar las comunicaciones marítimas entre Francia y la India mediante el empleo de la fuerza naval.

XI. La esclavitud y la guerra por el comercio

1) La esclavitud en la América española

Los productos más valiosos de las colonias americanas, el azúcar, el tabaco y, posteriormente, el algodón, eran cultivados por procedimientos que requerían relativamente poca pericia. Lo que necesitaban era abundancia de suelo virgen, de manera que cuando se hubiese agotado un terreno, cupiera tomar uno nuevo. Requerían también un gran ejército de obreros inexpertos, que pudieran ser dedicados a trabajos monótonos durante largas horas en un clima en que el hombre blanco, aunque podía trabajar, prefería no hacerlo. Todas las colonias padecieron falta crónica de mano de obra. Los diversos grupos raciales libres, blancos, indios y mestizos, eran en algunas colonias muy reducidos para satisfacer esa necesidad. En otros sitios, aunque numerosos, no les gustaba trabajar en las plantaciones y, por varias razones, era difícil obligarlos. En la América hispana, por ejemplo, los españoles eran muy orgullosos o muy perezosos. Los indígenas eran muy indiferentes a los jornales y muy sensibles a la pérdida de libertad. Gozaban de protección legal contra la esclavitud y las cuadrillas de repartimiento eran muy temporales e inseguras para el trabajo continuo de las plantaciones de azúcar. Los mestizos heredaban las características de uno u otro de sus progenitores. Tampoco fueron buenos jornaleros. Los esclavos negros dieron la solución obvia.

La importación de africanos para remplazar la menguante población indígena de las Antillas comenzó en los primeros años del siglo XVI. Era realizada con licencia de la corona, y aunque algunos dominicos tuvieron dudas sobre

su legitimidad, en general no hubo oposición seria de las órdenes misioneras. A primera vista, parece extraño que la corona española, siempre tan dogmática acerca de la libertad personal de los indios, no pudiera hallar inconsecuencia alguna en la esclavitud negra; pero para la mente de los siglos XVI y XVII los dos casos eran muy distintos. Las objeciones a la esclavitud de los indios eran primordialmente jurídicas. Los indios eran súbditos de la corona de Castilla y tenían derecho a la protección. Por otro lado, los negros eran súbditos de reyes independientes. Los europeos visitaban el África occidental como comerciantes, no como soberanos. Si los gobernantes locales guerreaban entre sí y vendían sus prisioneros a los traficantes de esclavos árabes o europeos, ello no era culpa del rey de España. La esclavitud de los prisioneros de guerra era práctica normal en muchas partes del mundo. Los teóricos asentaban que la guerra debía ser una guerra justa; pero, evidentemente, en la práctica era imposible a los compradores de esclavos saber a qué atenerse sobre ese punto. De cualquier modo, el negro era considerado como un animal superior, físicamente mucho más apto para el trabajo rudo que el indígena.

La esclavitud era una institución familiar en la Europa del siglo XVI, y muy común en el sur de Europa. La relación de Portugal con el norte y el occidente de África había hecho del esclavo negro una figura familiar en Portugal y en España mucho antes del descubrimiento de América. En las guerras con los moros y en la constante lucha contra las ciudades corsarias de la costa de Berbería, los prisioneros eran generalmente esclavizados por ambos bandos, y todas las potencias navales del Mediterráneo utilizaban esclavos para remar en las galeras. La esclavitud doméstica sobrevivía en el siglo XVIII. Por lo que toca al comercio de esclavos para el trabajo en general, el descubrimiento de América dióle

nueva vida, y hasta fines del XVIII ninguna duda seria fue emitida acerca de su legitimidad.

Para los españoles, la dificultad principal fue una dificultad práctica, la de conseguir un suministro constante de esclavos. Además del mal trato y del exceso de trabajo, muchos negros murieron por epidemias de enfermedades nuevas para ellos y a consecuencia de la ingestión de licores puros en las plantaciones de azúcar. Desde el punto de vista de los propietarios, la sustitución era más económica que la crianza de hijos de esclavos. Constantemente se necesitaban más y más negros y el sistema comercial español no podía suministrarlos en cantidad suficiente.

Excepto durante algunos años del reinado de Carlos V, el comercio de esclavos con las Indias se redujo a los puertos de Sevilla y Cádiz, y oficialmente sólo los súbditos de Castilla que eran miembros del consulado de Sevilla podían realizarlo. Las demás personas necesitaban permiso especial. Desde muy temprano, empezó la corona a vender licencias a los traficantes de esclavos que hacían la carrera de América; pero aún trataron de obligar a los barcos negreros a salir de Sevilla, por dos razones principales: una, lograr que se pagara el impuesto de exportación; otra, tener la seguridad de que los esclavos embarcados a las Indias eran auténticos negros de Guinea y no esclavos de religión musulmana del norte de África, que podían corromper a los indios. Sin embargo, los españoles no tenían acceso legal a la costa del África occidental; como tampoco lo tenían los comerciantes portugueses a las Indias españolas. Y así, los negreros españoles que salían de Sevilla tuvieron que comprar sus esclavos a través de intermediarios portugueses. Todos estos gravámenes, obstáculos y rémoras aumentaban la mortalidad de los esclavos en la travesía y su precio cuando llegaban. La única concesión que la corona podía hacer era permitir a los

negreros partir independientemente, en vez de esperar la salida de los convoyes regulares.

Se hizo un experimento en la primera mitad del XVI, que consistió en contratar el suministro de esclavos en gran cantidad. En 1528, un comerciante y banquero alemán llamado Ehinger contrató el suministro de cuatro mil esclavos para las Indias en cuatro años. La corona, en cambio, se comprometió a no dar otras licencias durante ese periodo; de modo que a Ehinger se le concedió en realidad un monopolio del comercio. Sin embargo, Ehinger, a fin de cumplir su contrato en el tiempo señalado, cedió, mediante alquiler, muchas partes de su concesión a subcontratantes, varios de los cuales eran portugueses, y estos subcontratantes nombraron factores con residencia en puertos de la América española para la venta de esclavos al por menor. Este arreglo vino muy bien a los colonos españoles, pero alarmó a la corona. El contrato de Ehinger no fue renovado y los factores portugueses fueron expulsados. Los portugueses, sin duda, continuaron introduciendo de contrabando cierta cantidad de esclavos, especialmente en Venezuela, donde la demanda era mayor; pero cuando la industria azucarera del Brasil se desarrolló y precisó esclavos, los traficantes tuvieron menos aliciente para llevar sus cargamentos a las Indias españolas desafiando a las autoridades. El sistema español de permiso nunca logró que el suministro de esclavos se acercara, ni muchos menos, a las cantidades requeridas. Cuando en la séptima década del siglo XVI sir John Hawkins empezó su serie de viajes como tratante de negros, comprando esclavos en la costa de Guinea y embarcándolos directamente a las Indias, encontró un mercado fácil y fue capaz, además, de vender a menos precio que los negreros autorizados dondequiera que estuvo.

La unión de las coronas española y portuguesa en 1580

deparó al gobierno español una solución al problema de los esclavos. Sin violar sus propias leyes comerciales pudo utilizar la experiencia y facilidades que tenían los portugueses. Éstos poseían puestos para la adquisición de esclavos en la costa de Guinea y buques para conducir los esclavos; en sus tratos con los comerciantes locales poseían también la buena voluntad de los negocios —si se puede usar la frase buena voluntad para esta clase de horrendo comercio—. Durante los primeros quince años de la unión de las coronas, el gobierno español continuó vendiendo permisos individuales como antes, pero muchos, probablemente la mayor parte, fueron vendidos a comerciantes portugueses, y la cantidad de negros en las regiones productoras de azúcar del continente español creció rápidamente. El resto del comercio de la América española permaneció cerrado a todos, salvo a los castellanos. La participación en el comercio español de esclavos fue la única compensación que recibieron los portugueses por la pérdida de su independencia nacional y por los desastres sufridos por su imperio bajo el dominio español.

2) La esclavitud en las islas del azúcar

Durante los siglos XVI y XVII, el comercio de esclavos estuvo al servicio de la industria azucarera. Los negros que sir John Hawkins trajo al Caribe con gran provecho para sí estaban destinados principalmente al trabajo en las plantaciones de azúcar españolas. Cuando Hawkins fue expulsado por los españoles, los ingleses abandonaron temporalmente el comercio de esclavos, dejándolo a los portugueses; pero en el siglo XVII comenzó a decaer el comercio portugués bajo el dominio español, y gran parte de él pasó a manos de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales y de los numerosos intrusos particulares holandeses. Los holandeses establecieron plantaciones de azúcar en la Guayana y en el

norte del Brasil y acometieron el suministro de esclavos. Pronto comenzaron a desalojar a los portugueses de la mayor parte de sus factorías de la Costa de los Esclavos. El gran fuerte de Elmina cayó en poder de los holandeses en 1637, y la tranquila soberanía portuguesa de la ciudad indígena fue remplazada por el dominio de los holandeses, más eficiente, aunque mucho más duro. Como característica incidental, los holandeses se apropiaron del tributo local consuetudinario de pescado, que bajo los portugueses había sido regalía de los jefes nativos.

En 1640, cuando el poder holandés llegó a su cenit, fue introducido en Barbada el cultivo del azúcar, y los plantadores ingleses a su vez comenzaron a demandar esclavos. Durante la guerra civil y la república les fueron suministrados por los negreros holandeses; pero después de la restauración este comercio dio lugar, naturalmente, a opiniones adversas en Inglaterra. Era contrario a la política mercantilista la compra de mercadería tan valiosa a extranjeros y las leyes de navegación declararon ilegal para los buques holandeses comerciar con las colonias inglesas. Había que encontrar un modo alternativo de abastecimiento, y el único posible era el de establecer una compañía monopolista. El comercio abierto habría sido imposible, frente a la inevitable hostilidad de los holandeses firmemente atrincherados en la Costa de los Esclavos. La corona inglesa no tenía recursos para emprender la construcción de fuertes y el aparejamiento de barcos armados, por lo cual hubo que formar una compañía con tal objeto, y en 1660, el primer año de la monarquía restaurada, Carlos II concedió una carta a la empresa que más tarde fue conocida con el nombre de Real Compañía del África. El rey mismo fue accionista de ella. La intención fue suministrar a las colonias azucareras inglesas tres mil

esclavos al año a un precio medio de diecisiete libras, o sea una tonelada de azúcar, por esclavo.

Pasando por muchas vicisitudes constitucionales y financieras, la compañía realizó un comercio próspero, si bien estuvo constantemente al borde de la bancarrota. Hubo tres razones principales para esto —las mismas dificultades que afligían a casi todas las grandes compañías comerciales—. Una fue la constante interrupción al comercio a causa de la guerra, en este caso las guerras holandesas, que produjeron a la compañía serias pérdidas de fuertes y barcos y pronto la forzaron a elevar a veinticinco o treinta y cinco libras el precio de cada esclavo. Además, tan pronto como se estableció la compañía de la Costa de los Esclavos, su monopolio fue atacado por los inevitables intrusos, que se aprovechaban de los convenios de la compañía con los jefes dedicados al tráfico de esclavos y luego vendían a menos precio que ella en las Antillas. Y en tercer lugar, la compañía, como todas las empresas de esa clase, era defraudada por sus propios agentes, que compraban esclavos por su propia cuenta, los conducían en los barcos de la compañía y los vendían particularmente al terminar el viaje. Esta práctica dio lugar a hacinamientos espantosos y a una mortandad muy elevada en la travesía. Por supuesto, las pérdidas pesaban sobre la compañía; los negros que morían siempre eran los esclavos de ella.

La compañía pudo aumentar sus ganancias vendiendo algunos esclavos a un precio mejor en las colonias hispanas; pero los puertos de la América española aún estaban cerrados legalmente para los buques ingleses. Una solución a esta dificultad era hacer que los españoles fueran a Jamaica o Barbada, compraran esclavos allí y los transportaran en sus propios buques; pero esto era contrario a la Ley de navegación. Por eso la compañía tuvo que recurrir a uno de

los poderes de la prerrogativa real que comenzaba a ser objeto de disputa internacional —el poder de conceder dispensas de las leyes en casos particulares—. En 1663, Carlos II concedió una dispensa de la Ley de navegación, que consistió en permitir que los buques españoles visitaran los puertos de las Antillas inglesas con objeto de comprar esclavos. De este modo, la compañía vendió en Barbada esclavos a los españoles; pero la innovación levantó una tormenta de protestas entre los colonos ingleses de las Antillas. Querían éstos que todos los esclavos disponibles fueran para sus propias plantaciones. Temían que la competencia de los compradores españoles elevara el precio, y que los esclavos vendidos a los españoles fuesen empleados en la producción de azúcar, azúcar que podría competir con la propia en el mercado europeo. Hicieron una mordaz propaganda contra el monopolio de la Real Compañía del África, clamaron constantemente por el comercio libre de esclavos y continuaron comprando esclavos de los intrusos siempre que pudieron.

La política oficial mercantilista respecto del comercio de esclavos se enfrentó a un dilema fundamental. ¿Era el tráfico simplemente un medio para un fin, y éste el suministro de esclavos a las colonias inglesas para aumentar y abaratar la producción de azúcar? ¿O debía ser un fin en sí mismo el suministro de esclavos para cualquier mercado, inglés o extranjero, donde hubiera demanda? La Real Compañía del África era una corporación muy poderosa, y probablemente las decisiones del gobierno fueron influidas por otras consideraciones que la de la mera teoría económica. A fines del XVII, el gobierno apoyó en general las demandas de los traficantes frente a las de los dueños de las plantaciones. Parecía, sin embargo, que la única esperanza de complacer a todos estribaba en conseguir un contrato distinto para el

suministro de esclavos a la América española —un contrato semejante al que los franceses lograron obtener en 1701, ante la consternación general inglesa—.

Estas disputas sobre el comercio de esclavos casi no fueron influidas por consideraciones morales o humanitarias. A los marinos les disgustaba embarcarse en buques negreros, y algunos cuáqueros protestaron contra el tráfico fundándose en principios morales; pero las referencias a él en la correspondencia mercantil no tienen indicación alguna de que el comercio de seres humanos difiriese radicalmente del comercio de cualquier otro artículo. No se le estigmatizaba socialmente. Su legalidad descansaba en la independencia de los reyes indígenas africanos que suministraban los esclavos. Las víctimas eran esclavos antes de que fueran compradas por los traficantes. Siendo la captura de seres humanos, como se pretendía, una costumbre admitida por el pueblo africano y autorizada por sus reyes, estaba cubierta por una apariencia de constitucionalismo africano. La esclavitud misma se justificaba legalmente en el siglo XVIII por una analogía algo forzada con la servidumbre inglesa; el lord canciller Hardwicke sostuvo que si bien la propiedad de siervos se había extinguido en la práctica, ninguna ley positiva había abolido el estado de siervo. Un argumento semejante se usó en Francia, donde aún no se había extinguido la servidumbre. En las colonias inglesas ninguna justificación de derecho común fue requerida para la esclavitud, puesto que en casi todas partes era definida y legalizada por leyes positivas dictadas por las asambleas coloniales. Las colonias francesas tuvieron un código general de derecho de esclavitud, el *Code Noir,* dado por Luis XIV en 1685, que otorgaba a los esclavos cierto número de derechos civiles importantes y prohibía la separación de familias. Las leyes españolas de Indias contenían

disposiciones semejantes, y en general parece que los esclavos negros fueron mejor tratados en las colonias españolas que en cualquier otro sitio; pero en la práctica los esclavos de plantaciones estuvieron en todas partes a merced de su propietario.

El comercio de esclavos tuvo naturalmente consecuencias duraderas sobre la población de América. En la América española y en la portuguesa el trabajo de los esclavos se confinó más o menos a las regiones productoras de azúcar y no fue muy empleado en la producción de tabaco; pero en los imperios inglés y francés los esclavos fueron muy empleados en la producción de tabaco, arroz y, después, algodón. La esclavitud tuvo su propia ley de Gresham. El trabajo de los esclavos desplazó al trabajo libre, y las plantaciones de esclavos desplazaron a los pequeños agricultores. No es simplemente un asunto de color, aunque éste sea, por supuesto, un factor concurrente. En la mayor parte de las Antillas la población blanca comenzó a disminuir en seguida que se introdujo el azúcar. En el siglo XVIII, la población blanca de Jamaica descendió en un siete por ciento del total, y la de Antigua en seis por ciento. En Barbada los hacendados blancos, establecidos antes de la introducción del azúcar, resultaron más tenaces. Barbada también continuó atrayendo a sirvientes contratados que a menudo llegaban a administradores; pero aun así, la proporción de blancos en Barbada a fines del siglo XVIII era sólo del veintiséis por ciento. Debido a las mismas razones, el norte del Brasil está poblado en parte por negros. Haití es una república de negros, y éstos son muy numerosos en Santo Domingo. En México el negro se extendió poco porque los indios eran numerosos y el azúcar un producto menos importante. En Virginia y en las Carolinas, los agricultores blancos fueron expulsados de las regiones de

grandes plantaciones próximas a la costa. El agricultor esclavo, como acostumbró a decirse en los estados del sur, es un asesino de la tierra. En todos los lugares en donde los traficantes de negros realizaron más activamente su comercio dejaron un legado de tierra exhausta y una masa de libertos descontentos que suscitaría cuidados. Los hombres de estado de los siglos XVII y XVIII aún no barruntaron todo esto. Sólo vieron que el tráfico de esclavos había enriquecido a los portugueses en el XVI y a los holandeses en el XVII. Las potencias marítimas lucharon tan tenazmente por conseguir una parte del comercio de esclavos como por la posesión de territorio colonial.

3) Los asientos

En el siglo XVI, el suministro de esclavos a la América española dependió principalmente de los portugueses, como hemos visto. En 1595, el gobierno español, aceptando lo inevitable, aprobó el primero de una larga serie de asientos de esclavos. Era éste un convenio por el cual se daba en arrendamiento el comercio de esclavos, o una gran parte de él, a un contratista que organizaría toda la empresa, sosteniendo sus propias factorías en España, África y las Indias. Debía encargarse, por el gobierno, de la tarea de vender permisos a subcontratantes, entregando los correspondientes derechos a la corona. Él y sus subcontratantes podían enviar esclavos directamente de África a América, haciendo sus propios arreglos de convoy y escolta en caso necesario. El puerto de Buenos Aires fue abierto temporalmente para la recepción de esclavos, lo cual era una gran concesión, pues debido a la dificultad de controlar el comercio de Buenos Aires, la corona había mantenido cerrado su puerto a cualquier comercio durante muchos años. A cambio de la concesión, el contratante se comprometía a enviar ciertas cantidades de esclavos a los

puertos señalados por la corona, donde la necesidad de esclavos era urgente.

El primer asiento se concedió a un contratista portugués llamado Reynel, el cual se comprometió a suministrar 38 000 esclavos en nueve años. La forma de este contrato se usó en los asientos ulteriores hasta 1640. A principios del XVII numerosos esclavos fueron enviados en buques portugueses y tanto la corona como los contratantes tuvieron razón para estar satisfechos del convenio. Los mercaderes de Lisboa dedicados al tráfico de esclavos eran realmente casi los únicos portugueses que deseaban permanecer bajo el dominio español. Sin embargo desde la tercera década del siglo XVI, en que se comenzaron a sentir los efectos de la competencia holandesa, los contratantes portugueses tropezaron con dificultades cada vez mayores para conseguir cargamentos en África y se vieron forzados a elevar sus precios. Finalmente, en 1640, Portugal se rebeló triunfalmente contra el dominio español y el asiento se desbarató.

La corona española trató en seguida de volver al sistema de licencias individuales como el que existía antes de 1580; pero los tiempos habían cambiado. Los holandeses se habían apoderado de Curazao en 1634. Los ingleses, arrojados de Providencia en 1641, conquistaron Jamaica en 1655. Debido a ello los adversarios comerciales de España tuvieron factorías mercantiles en la entrada misma de las Indias. El tráfico de esclavos había venido a ser muy poco lucrativo y muy peligroso para los españoles, aun en el caso de que pudieran conseguir los negros. Un negrero, con un cargamento tan expuesto a perecer, no podía quedarse en el río de Sevilla en espera de los convoyes y para un barco español suelto la travesía sin escolta del Caribe, lleno de bucaneros, era una empresa peligrosa. Los permisos del

gobierno español hallaron muy pocos interesados. Desde 1640 hasta fines de siglo, el comercio de esclavos con las Indias españolas fue principalmente de contrabando y estuvo en manos de los holandeses o los ingleses. Con el tráfico de esclavos se introdujo un comercio ilícito igualmente lucrativo de los principales productos de las Indias, especialmente azúcar, tabaco, cacao y plata. Por eso, el monopolio comercial español, nunca muy completo en la práctica, desapareció casi por entero durante este periodo.

El asiento ofreció un medio por el cual el gobierno español podía recuperar al menos cierto control indirecto sobre el comercio de esclavos con sus propias colonias; se fundaba en el supuesto de que, si se concedía un monopolio, el contratista haría algo para protegerlo contra los ingleses y los holandeses. Sin embargo, ya no había súbditos de la corona española que pudieran emprender tan gran empresa. De haber revivido el asiento, éste hubiera ido a parar a manos de una compañía extranjera; y a la sazón era considerado como merced tan valiosa que su concesión revestía necesariamente todos los caracteres de un tratado internacional. Los españoles prescindieron de su orgullo e iniciaron arreglos cortos con una compañía genovesa, primero, y, después (amarga humillación), con una portuguesa, las cuales cumplieron parcialmente sus contratos con ayuda de subcontratantes ingleses y holandeses. Tampoco el asiento resultó satisfactorio. Finalmente, al terminar el siglo, surgió una solución aceptable para el orgullo español y adecuada a las necesidades de la situación. Los franceses, durante la segunda mitad del XVII, habían empezado a interesarse grandemente por la costa del África occidental y establecieron factorías en el Senegal. Una unión entre las coronas española y francesa, o al menos un príncipe Borbón en el trono español, parecía ser a fines del XVII un

acontecimiento probable; y no cabía encontrar mejor contratista para el asiento. Así, pues, fue concluido un asiento con la Compañía de la Guinea francesa en 1701. Los franceses tenían un plan comercial semejante al de los ingleses. Como los ingleses, poseían las islas productoras de azúcar —Guadalupe, Martinica y Granada—; y últimamente, por el tratado de Ryswick, en 1697, obtuvieron de España la mitad occidental de la Española, que después se convirtió en la república negra de Haití. La Compañía de la Guinea francesa se proponía monopolizar el suministro de esclavos a sus propias islas y a las posesiones españolas.

Este contrato, naturalmente, no convenía a los ingleses ni a los holandeses; y aunque, sin duda, el principal fin de los ingleses en la guerra española de sucesión era evitar que Luis XIV y sus parientes subieran al trono de España, de los Países Bajos y de las Indias, también era un fin secundario el de impedir que la Compañía Francesa de Guinea conservara el asiento de esclavos. Y este objeto fue, desde luego, alcanzado. Se persuadió al gobierno español de que debía cancelar el convenio con los franceses, o se le intimidó para que lo hiciera, y al final de la guerra el asiento fue concedido a una compañía inglesa, la Compañía del Mar del Sur, formada al objeto, la cual debía comprar esclavos a la Real Compañía Africana y venderlos al menudeo en los diversos puertos que España tenía en América.

Con el asiento, se concedió a la Compañía del Mar del Sur el derecho de enviar todos los años un buque cargado con mercancía general a la feria de Portobello —primera excepción conocida al monopolio comercial español, hecha a regañadientes y muy limitada—. El buque anual en sí mismo no era de gran importancia material. De hecho, sólo seis buques fueron enviados a Portobello, y la historia del

tráfico es una historia de obstrucción por el lado español y de fraude por el inglés —de navíos que llevaban en barcas la carga a sus bodegas por la noche y de buques de escolta cargados de mercancías ilícitas—. Por ello, los españoles hicieron todo lo posible para terminar con este comercio y finalmente lo lograron. Por supuesto, la compañía había llegado a un altísimo grado de inflación por la gran cantidad de negocios en perspectiva, y los intentos febriles que realizó para extender su comercio general terminaron en desastrosa bancarrota.

Por otro lado, el asiento era aún considerado como concesión valiosa, no sólo por lo que concernía al comercio de esclavos, sino también a las facilidades que ofrecía para el acarreo de contrabando de todas clases. Incluso con el tráfico de esclavos la compañía obtuvo poca o ninguna ganancia; pero los comerciantes irregulares que seguían en vela hicieron a menudo grandes fortunas. Después de casi doscientos años de contrabando y filibusterismo, los ingleses se habían apoderado al fin de una gran parte del comercio del imperio español, y lo lograron mediante el comercio de esclavos. No es sorprendente que ese comercio recibiera la bendición oficial en Inglaterra. El convenio de comercio de esclavos con España duró sin suspensión hasta 1739, año en que fue interrumpido por una nueva guerra, originada por disputas comerciales —la «guerra de la oreja de Jenkins»—. Finalmente, el asiento de negros fue abandonado en 1750, entregando la corona española a la compañía inglesa como compensación 100 000 libras en efectivo. En esta época los ingleses se hallaban firmemente establecidos como principales comerciantes de esclavos para toda América.

4) La sucesión española

Las concesiones comerciales conseguidas mediante las

victorias en la guerra de la sucesión española quedaron muy lejos de las esperanzas originales, pues el gobierno español resultó más obstinado de lo que se creía. Ni los enemigos de Francia lograron arrojar del trono de España al nieto de Luis XIV. Al final de la guerra, sin embargo, vino a ser evidente que no había ningún peligro verdadero de control de las Indias españolas por los franceses; y respecto del Flandes español, el mismo tratado de paz lo separó de España. En general, el tratado de Utrecht fue un ejemplo clásico de compromiso internacional. No obstante, en el terreno colonial sancionó algunos cambios importantes de posesión territorial, que resultarían permanentes.

La América septentrional francesa fue desmembrada. Nueva Escocia —Acadia— había sido durante un siglo objeto de ataques desde el sur, y sus ciudades conquistadas una y otra vez por los ingleses o los habitantes de Nueva Inglaterra, únicamente para ser restituidas. Ahora, el tratado de Utrecht asignó a Inglaterra no sólo la Nueva Escocia (con una frontera interior indefinida), sino toda Terranova, aunque los pescadores franceses conservaron el derecho de usar la costa occidental. La isla de Cabo Bretón siguió siendo francesa, y en ella procedieron los franceses a edificar su fortaleza colonial más impresionante, Luisburgo, una atrevida amenaza a la seguridad inglesa en esa región; aunque falta de apoyo naval, resultaba una amenaza vacua, como lo demostraron los acontecimientos posteriores.

El dominio de las costas de la bahía de Hudson, con las fortalezas que los franceses edificaron o conquistaron allí, le fue confirmado a Inglaterra. La determinación de la frontera terrestre entre Rupertsland —territorio de la compañía de la bahía de Hudson— y Canadá fue confiada a una comisión, que finalmente acordó que fuera el paralelo 59° de latitud norte —paralelo que forma ahora la frontera septentrional

de los Estados Unidos al oeste de los Grandes Lagos—. El Canadá francés fue encerrado, al norte y noroeste, por el territorio de la compañía y, al sur y al este, por Nueva York, Nueva Inglaterra y Nueva Escocia. La única ruta que aún quedó abierta a la expansión de los francocanadienses fue la suroeste, bajando el Misisipi hacia la unión con Luisiana. Nueva Orleans, la capital de Luisiana, fue establecida como colonia permanente en 1717.

En las Antillas, los cambios territoriales dispuestos por el tratado de Utrecht fueron de poca importancia. Inglaterra obtuvo por primera vez toda la isla de San Cristóbal, pero Francia retuvo la colonia mucho más valiosa de Santo Domingo, conseguida antes por el tratado de Ryswick. Aunque las islas azucareras de Inglaterra comenzaban a mostrar los efectos del agotamiento del suelo, y las islas francesas más grandes no los mostraban, sin embargo, los hacendados ingleses de las Antillas hicieron una oposición firme y victoriosa a cualquier proyecto inglés encaminado a la adquisición de nuevas islas cuyo azúcar pudiera competir con el suyo. Persistía, pues, el viejo dilema de los traficantes ingleses de esclavos. ¿Venderíanse esclavos, para obtener un provecho real, a productores de azúcar extranjeros? Las islas francesas competían cada vez con mayor éxito en el siglo XVIII, tanto comprando esclavos como vendiendo azúcar. Uno de los resultados fue la historia desgraciada de la legislación de las melazas; una mezcla de exasperación y futilidad.

Las pérdidas de España fueron todas en Europa: los Países Bajos, Menorca y Gibraltar —pequeña pero significativa pérdida—, que una flota inglesa conquistó en 1704. En América, a pesar de una pequeña brecha legal y de brechas ilegales mucho más grandes en el monopolio oficial del comercio, el imperio español permaneció intacto.

Observadores ingleses proclamaron que estaba tambaleándose próximo al colapso, y los comerciantes ingleses hubieran deseado que su gobierno le diese el golpe final; pero, realmente, bajo una dinastía nueva y más vigorosa, la América española experimentaría en el siglo XVIII un completo arreglo de la administración, un considerable aumento territorial, un incremento muy grande del comercio y prosperidad general.

Aunque en el bando ganador de la guerra, los holandeses en general salieron perdiendo con la paz. Cierto es que ni ganaron ni perdieron territorios importantes, y que en el Oriente la labor de asegurar su supremacía comercial mediante el dominio territorial continuó sin interrupción; pero la lucha larga y desesperada con Francia debilitó a las Provincias Unidas y su poder naval y comercial declinó en relación con el de sus vecinos. Al concentrarse en el desenvolvimiento de la marina mercante, los holandeses habían tendido siempre a descuidar la mera construcción naval de guerra, excepto en tiempos de franco aprieto. Después de la última guerra con Inglaterra en 1674, la armada holandesa sufrió mucho a causa de esta negligencia, pues las embarcaciones de roble se deterioran pronto cuando los maderos podridos no son remplazados inmediatamente; y la marina mercante holandesa, enorme, pero muy especializada, no era fácilmente adaptable a la guerra corsaria. Al mismo tiempo, gracias a la energía y a la pericia administrativa de Colbert, la armada francesa había crecido en número y eficiencia, al paso que los piratas franceses se disponían a entrar en una edad de oro. En la serie de guerras acaecidas desde 1688 hasta 1713, la tarea de contener a los franceses en el mar recayó cada vez más sobre los ingleses. Cuando, hacia el final del siglo XVII, la armada francesa a su vez entró en un periodo de abandono y decadencia, los

principales beneficiarios fueron los ingleses. Los holandeses salieron de las guerras muy debilitados económica y políticamente; y en todas partes, excepto en las Indias orientales, su iniciativa comercial y colonial pasó a Inglaterra.

Las pérdidas de los franceses y de los holandeses fueron la ganancia de Inglaterra. Después de la conquista de Gibraltar y de la derrota de la flota francesa de Tolón frente a Málaga en 1704, la armada inglesa quedó dueña de los mares; y a pesar de los corsarios franceses, el volumen de la marina mercante inglesa aumentó anualmente durante la guerra. Las entradas de las aduanas marítimas inglesas ascendieron de 3 500 en 1710 a 5 807 en 1714. El tratado de paz contenía concesiones comerciales —el asiento y el barco anual— que de seguro producirían inquietud; pero los intereses mercantiles de entonces buscaban la inquietud. Cientos de folletos y discursos económicos y políticos incitaban al gobierno a realizar una política comercial y colonial agresiva. El tono belicoso y muy confiado de estos discursos y escritos revelaban un estado de ánimo exagerado, casi de histeria; pero estaban respaldados por un poder efectivo. Es verdad que la armada inglesa, como otras armadas, padecía sus periodos de abandono, cuando los barcos de la flota de reserva yacían pudriéndose en los muelles; y siempre que amenazaba la guerra, los marinos mercantes tenían que ser rápidamente reclutados para tripular la flota de guerra, mientras que las leyes de navegación eran suspendidas a fin de permitir que los extranjeros llenasen los puestos de la marina mercante. Sin embargo, a pesar de los momentos de pánico, el dominio inglés del mar fue muy pocas veces efectivamente disputado en el siglo XVIII; y durante la mayor parte del siglo sirvió a un feroz y codicioso imperialismo. En todas las vastas

regiones que se disputaban Inglaterra y Francia, el dominio terrestre dependió, naturalmente, del marítimo; y una flota navegando frente a Brest podía frustrar el propósito de las fortificaciones más formidables de Luisburgo o Pondichéry.

Epílogo

Los límites de la cristiandad en 1715

A principios del siglo XVIII, los comerciantes, misioneros y hacendados habían fundado colonias permanentes en todos los continentes del mundo, salvo en Australia y el Antártico. La naturaleza de estas colonias era muy diversa, pero todas igualmente dependían de una madre patria europea. Ninguna era autosuficiente; ninguna aspiraba aún a la separación del Estado fundador, aunque algunas habían cambiado de manos a consecuencia de las guerras europeas, y muchas cambiarían de manos durante el XVIII. A pesar de esta dependencia común, existía una gran diferencia entre los varios tipos de colonias. La influencia de las naciones europeas sobre muchas de sus avanzadas era todavía débil. Sólo unas pocas regiones relativamente pequeñas podían decirse europeizadas, y el factor más potente en la determinación de la naturaleza de una colonia europea era el carácter de la raza nativa en cuyo seno se fundaba.

En algunas partes del mundo, los europeos se habían establecido como aristocracia residente fija entre grupos más primitivos, pero sedentarios, que vivían de su trabajo y que en una proporción variable se cruzaron con ellos. Ésta era la situación de la América española y la portuguesa; aunque las regiones bajo el efectivo dominio europeo aún cubrían solamente una parte de las inmensas regiones que se arrogaban Portugal y España, y todas las provincias tenían su «frontera» indígena. También en las Antillas los europeos formaban una aristocracia residente, aunque la mano de obra primitiva no era indígena sino importada.

En otras regiones, donde la población indígena estaba demasiado esparcida o era demasiado arisca para suministrar

la mano de obra necesaria, y donde los negros no podían prosperar, los europeos desbrozaron la tierra, expulsaron a los indígenas y formaron comunidades exclusivamente europeas, que vivían sobre todo de su propio trabajo como agricultores, pescadores o comerciantes. Una estrecha franja de colonias de este tipo se extendía a lo largo de la costa atlántica de Norteamérica; colonias con ciudades activas y puertos mirando a Europa, pero con una frontera selvática peligrosa no lejos de la costa. La América inglesa y la francesa iban aún muy a la zaga de la América hispana en población, riqueza y frutos culturales, pero crecían rápidamente en fuerza y decisión.

En el Viejo Mundo, los europeos habían concentrado sus esfuerzos en regiones conocidas para producir artículos de valor, y su objetivo principal había sido más bien el monopolio comercial armado que la dominación. En el África occidental, fuente de esclavos y de marfil, el clima les impedía colonizar. En la mayor parte del Oriente encontraron pueblos civilizados, bastante grandes y poderosos para oponerse al establecimiento de europeos como una aristocracia residente. Los europeos habían invadido el Oriente como cruzados, como comerciantes armados y como piratas. Habían conseguido posiciones comerciales en muchas regiones del Oriente mediante el desarrollo de sus ventajas técnicas en marina y armamento, la explotación de las disensiones orientales y el empleo de la fuerza en unas partes y de la diplomacia en otras; pero estuvieron muy lejos de dominar como soberanos. Excepto en algunas regiones pequeñas de Malabar y de las islas de la India oriental, sus posiciones se redujeron a fortalezas y factorías comerciales.

Con todas estas atenuaciones, el panorama del poder mundial europeo era ya impresionante. Lejos estaba el

tiempo en que el proceso de expansión había sufrido un revés importante. Aun la humillación que hiciera sufrir Aurangzeb a la Compañía de las Indias Orientales, inglesa, había tenido escasos efectos permanentes respecto de los bienes de los ingleses de la India. Los pueblos colonizadores de la Europa occidental miraban al mundo con confianza ávida y ambiciosa. Su superioridad técnica vital en navíos y cañones se hallaba en aumento. A fines del XVII y principios del XVIII se presenciaron grandes mejoras en el aparejo de los navíos de altura, especialmente la introducción de velas delanteras en dirección de proa a popa, manejadas con los estayes, y un poco más tarde la transformación de la pesada mesana latina en mesana cangreja de proa a popa. Tanto el arte de la navegación como el diseño de los instrumentos de los navegantes avanzaban rápidamente, con la progresiva aplicación de los conocimientos científicos al desarrollo técnico. Es cierto que el diseño de los cañones había cambiado poco; pero éstos iban aumentando de tamaño y la industria de fundición que los producía se estaba desarrollando con rapidez, especialmente en Inglaterra. Durante el XVIII, las naciones colonizadoras extendieron su comercio, aumentaron su territorio y exportaron emigrantes en proporción cada vez mayor. A medida que aumentaban sus adquisiciones, aumentaba también su deseo de dominar ciertas regiones favorecidas. En ningún otro siglo de la historia europea hubo luchas más constantes y enconadas por la posesión de territorios coloniales. La lucha tomó ahora la forma de guerra plena en Europa y en el mar, así como la de riñas familiares entre grupos colonizadores rivales de ultramar. Las disputas por territorios coloniales y por el comercio eran muy serias para que quedaran al margen de la diplomacia europea como ocurriera en parte en siglos anteriores.

Los fines y los métodos de la expansión territorial y comercial habían cambiado profundamente en trescientos años. En el Oriente, el objetivo original de la penetración mercantil europea había sido establecer un comercio monopolista con Europa de pequeñas cantidades de productos raros y valiosos, tales como especias, seda y piedras preciosas. Los portugueses habían obtenido estos cargamentos para sí mismos y los negaron a otros, ora por fuerza o amenazas, ora por comercio pacífico. Su comercio estaba muy próximo a la piratería. A principios del XVIII, los comerciantes europeos en el Oriente habían llegado a crear además un volumen mucho mayor de comercio con Europa y entre los países orientales de mercancías que tenían gran demanda, sin ser particularmente valiosas o raras, a saber: telas de algodón, arroz y café. Para mantener los monopolios de todos estos artículos, fue necesario dominar su producción al objeto de asegurar un abastecimiento constante, si no exclusivo. De elementos rapaces y perturbadores del comercio oriental, las compañías comerciales europeas se convertían en potencias arraigadas, que imponían tributos y monopolizaban el comercio, teniendo interés todas en mantener condiciones estables y beneficiosas en sus dominios. Cada grupo era sumamente celoso de otros europeos y estaba pronto a explotar las disputas locales con el fin de proteger o extender la esfera de sus operaciones.

En el Nuevo Mundo el curso de la evolución fue a la inversa. No el comercio sino la conquista y la colonización habían sido los objetivos casi desde el principio. Como la resistencia fue relativamente débil, surgieron rápidamente, desde la etapa inicial de lucha y busca de tesoros, comunidades europeas estables que dominaban grandes comarcas, disponiendo o no de mano de obra indígena. Sin

embargo, una vez establecidas, su comercio con Europa adquirió importancia vital. A principios del siglo XVIII la atención de los gobiernos coloniales se concentró principalmente en los territorios que producían grandes cantidades de materias primas exportables y que proporcionaban mercados estables y exclusivos para los productos de las metrópolis. Tanto en el Nuevo Mundo como en el Antiguo, la administración colonial y las guerras coloniales vinieron a servir cada vez más a los fines del comercio con exclusión de cualesquiera otras consideraciones.

El filibusterismo había dejado de ser una profesión semirrespetable; pero el comercio de esclavos que suministraba la mano de obra para las plantaciones de azúcar y tabaco estaba en su apogeo. Los esclavos eran necesarios no sólo en la América española y portuguesa y en las Antillas, sino también y cada vez más, en las plantaciones de Virginia, Carolina, Georgia y Luisiana. El comercio de esclavos del siglo XVIII, con la calurosa aprobación del gobierno, dio vida al puerto de Liverpool y fue un factor importante en el predominio comercial de Inglaterra.

Los esclavos negros no fueron los únicos emigrantes involuntarios al Nuevo Mundo. Con el constante desarrollo de la industria en Inglaterra durante el siglo XVIII, las «colonias de establecimiento» recobraron el favor oficial como mercados de manufacturas y se aseguró la aprobación del gobierno a cualquier esfuerzo que se hiciese para poblarlas. Y no había en Inglaterra persecuciones religiosas o guerras civiles que empujaran al pueblo hacia ultramar; pero en otras partes de Europa, especialmente en Irlanda y el Palatinado, las hambres y guerras periódicas dejaban a miles de familias desamparadas. Como se necesitaba mano de obra en las colonias a casi cualquier precio, los capitanes de

los buques recurrían a cualquier método, desde el consejo persuasivo hasta el secuestro, para inducir a esos infortunados a emigrar. La débil corriente que en el siglo XVII formaban los emigrantes ingleses a la América inglesa, engrosó a principios del XVIII hasta convertirse en un torrente. La larga línea de la frontera con los indios, que había permanecido más o menos estacionaria a finales del XVII, comenzó a avanzar constantemente hacia las montañas a principios del XVIII.

En estas «colonias de establecimiento», donde los nativos eran relativamente pocos y primitivos, el avance europeo no fue retardado seriamente ni por la resistencia de los indios ni por grandes miramientos hacia los intereses de éstos. Sin embargo, donde los indígenas eran numerosos y dóciles, la creciente concentración en los fines comerciales trajo consigo y reflejó un cambio firme en la actitud de los gobiernos y los colonos hacia las razas nativas. El viejo espíritu de cruzada con que se concibió el movimiento de expansión desapareció en el curso del XVII. La guerra santa contra el infiel pudo llamar con plena fuerza únicamente a los pueblos que se habían sentido seriamente amenazados por el Islam. El pillaje y la devastación que acompañaban a la guerra santa no pudieron mantenerse indefinidamente contra pueblos que se habían sometido, aunque contra su voluntad, a los gobiernos europeos. La conversión por la espada fue repudiada en el siglo XVI tanto por los teólogos como por los gobernantes rectos.

En las colonias de las potencias católicas del siglo XVI, al periodo de la guerra de cruzada y de pillaje siguió un periodo de serio y profundo fervor misionero. En la América española sobre todo, la Iglesia se esforzó no sólo en convertir sino en enseñar a los indios, y en reclutar y preparar un clero indígena culto. Es verdad que a fines del XVI la actitud de los

misioneros hacia el indio cristiano se fue volviendo menos optimista. El ideal de un clero indígena fue abandonado, en parte, a causa de la convicción de su imposibilidad y, en parte, a causa de la oposición social de los elementos seculares. El principio en que Las Casas había insistido tan vigorosamente de que los indios eran potencialmente iguales a los europeos en lo espiritual e intelectual, fue instado con menos énfasis en el siglo XVII tanto por los teólogos como por aquellos que pretendían conocer al indio. Sin embargo, la obra de propagación de la fe continuó en cientos de misiones franciscanas y jesuitas penetrando en las regiones más remotas de América mucho más allá de los límites de la colonia blanca ordinaria. También en el oriente portugués la obra de los misioneros jesuitas progresó constantemente, aunque a menudo fue desacreditada por las piraterías cometidas por sus paisanos. En Europa, el establecimiento de la Propaganda —la congregación para la propagación de la fe— en 1622, mostró el interés directo del papado por las misiones coloniales, la preparación de misioneros y, de nuevo, la formación de cleros nativos.

A fines del XVII, a pesar de los esfuerzos de la Propaganda, la empresa misionera empezó a aflojar. La creciente debilidad de los gobiernos coloniales español y portugués, y la preocupación francesa por los asuntos europeos, produjeron una pérdida de apoyo efectivo. También la índole intelectual de Europa, en general, fue menos favorable a las misiones. En el siglo XVIII, un humanismo nacionalista, a menudo contrario al cristianismo, minaría el entusiasmo religioso de la gente culta en toda la Europa occidental, y la decadencia del esfuerzo misionero católico se acentuó con la expulsión de la orden jesuita de los territorios de Francia, Portugal y España. Además, la iniciativa principal de la expansión

pasaría de las naciones católicas de Europa a las protestantes; y aunque muchos holandeses e ingleses llevaron al extranjero convicciones religiosas de un género firme, mostraron considerablemente menos habilidad y entusiasmo que sus rivales católicos en la obra misionera. Hubo algunas excepciones notables en Nueva Inglaterra. Muy a principios del XVII formáronse allí sociedades para evangelizar a los indios de Norteamérica, mas sus realizaciones fueron relativamente pequeñas. En el Oriente, los holandeses calvinistas, especialmente en Ceilán, convirtieron a algunas personas, pero principalmente de la cristiandad católica; hicieron poca mella en el vigoroso budismo de Ceilán, o, doquiera, en el Islam. En general, no cabía esperar que las empresas comerciales dedicasen mucho dinero o reflexión a la labor misionera.

El descenso general del entusiasmo misionero a principios del XVIII fue acompañado por un descenso correspondiente del sentido de responsabilidad respecto del bienestar material de las razas sojuzgadas. En la América española, la enajenación de las tierras de los indios, que los Habsburgos trataron de evitar, se acentuó mucho bajo los Borbones; el peonaje —esclavitud por deudas— volvióse más frecuente; y los indios fueron sometidos cada vez más a una nueva forma de repartimiento —la venta forzosa de mercancías manufacturadas no necesarias por los corregidores y alcaldes mayores—. Las trascendentales reformas introducidas por los Borbones en el gobierno colonial español, a diferencia de gran parte de la legislación anterior, fueron inspiradas más por deseo de racionalizar la administración y fomentar el comercio. En el Brasil, el daño hecho por los *bandeirantes* cazadores de esclavos y buscadores de oro hacíase incontenible por el gobierno, aunque no dejaba de ser reprobado por los misioneros. En

casi todas las partes de la América inglesa las relaciones entre el gobierno colonial y las tribus indias en tiempo de paz tuvieron por objeto el comercio y la adquisición de tierras, mediante tratados cuyas cláusulas contenían a menudo una estudiada ambigüedad. En el Oriente, la Compañía Holandesa de las Indias Orientales iba imponiendo un dominio pacífico y relativamente tolerante sobre los limitados territorios que gobernaba directamente, pero a costa de una sistemática e inexorable subordinación de toda actividad económica indígena a las necesidades comerciales de la compañía.

La idea, tan prominente en las teorías contemporáneas sobre la colonización, de que las razas sojuzgadas debían ser educadas para gobernarse a la manera europea, nunca estuvo completamente ausente del pensamiento europeo. Varios escritores españoles del siglo XVI propusieron tal política, y se hicieron ciertos esfuerzos para introducir el tipo de gobierno municipal español en los pueblos de indios. Dichas teorías fueron abandonadas en gran parte a principios del siglo XVIII, aunque nunca desaparecieron por completo. John Archdale propugnó un extenso plan para la educación de los indios en Carolina. Creía «que se descubría eminentemente la mano de Dios en la disminución de los indios para dar paso a los ingleses», pero que a los sobrevivientes debería enseñárseles que los ingleses «habían sido antaño como los indios eran ahora, y que habían sido convertidos en pueblo civilizado por una noble y heroica nación». Tal proposición cayó en el vacío. En toda Europa, ni la legislación ni los escritos o discursos del siglo XVIII dieron muchas muestras de que se sintiera que la posesión de las colonias entrañaba deberes hacia sus habitantes no europeos.

El imperialismo de la Europa del siglo XVIII tuvo algunas características abominables. Fue cruel, cínico y voraz. Unía

el egoísmo a la insensibilidad para los sufrimientos de otros pueblos, repugnada no sólo por el mejor pensamiento de nuestra época, sino también por el del siglo XVI. Claro está que la codicia y la brutalidad habían ido jalonando el curso de la expansión; pero en los primeros tiempos había habido un gran sentimiento de admiración, cierto fondo de humildad bajo la barbarie y, a veces, un angustioso examen de conciencia. Es difícil no llegar a la conclusión de que la actitud general de los europeos hacia los no europeos se enmudeció e insensibilizó en el triunfo de la expansión. La familiaridad había producido el menosprecio.

La expansión triunfal continuaría en los siglos XVIII y XIX. A pesar de las constantes guerras coloniales y de la insurrección política triunfal de algunas colectividades coloniales europeas, la extensión del influjo europeo fue continua y, con el tiempo, se desarrolló un nuevo sentido de responsabilidad. En el Oriente, los gobiernos europeos tardíamente reconocieron que no podía esperarse que las corporaciones mercantiles, abandonadas a sí mismas, administrasen vastos territorios no europeos, ni eficiente ni justamente. En el Occidente, el comercio de esclavos fue desbaratado por un fuerte y sorprendente crecimiento súbito de los sentimientos humanitarios. El siglo XIX presenció el desarrollo, por primera vez, de un dilatado entusiasmo misionero entre los pueblos protestantes —entusiasmo que tomaría un sentido sumamente práctico, en direcciones sanitarias y educativas—. Las bases de esta renovación fueron puestas realmente en los años aparentemente desfavorables del siglo XVIII. La Sociedad Inglesa para la Propaganda del Evangelio fue fundada en 1701, principalmente para trabajar entre los esclavos negros. El influjo de asociaciones de tal género en esta época de racionalismo fue al principio muy pequeño, pero a finales de

siglo las comunidades Moravas, el Metodismo inglés y otros movimientos renovadores contribuyeron a conmover a la opinión en muchas partes del mundo. En tiempos más recientes, sociedades misioneras de todas clases han jugado un papel principal, no sólo en la evangelización y educación en ultramar, sino infundiendo a pueblos europeos el sentido de responsabilidad hacia las razas más débiles.

Como «fideicomisario», Europa tiene actualmente una teoría y una política del gobierno colonial, a la cual todos los estados colonizadores manifiestan al menos una adhesión formal. A principios del siglo XVIII no hubo ninguna teoría así; pero las ideas sobre que descansa el «fideicomisario» no son nuevas. Todas serán halladas en las doctrinas del derecho natural de los siglos XVI y XVII. Ninguna insistencia más firme cabría encontrar que ésta del gran jurista Vitoria, disertando en Salamanca en 1532:

> Esos bárbaros, aunque […] no sean del todo amentes, distan, sin embargo, muy poco de los amentes, lo que demuestra que no son aptos para formar o administrar una república legítima en las formas humanas y civiles […] Por estas razones, se dice que pueden ser entregados al gobierno de personas más inteligentes […] Pero esto […] con la condición de que lo que se haga se realice para el bien y utilidad de los bárbaros y no solamente por el provecho de los españoles. Que en esto está el peligro de las almas y de la salvación.

Cabe argüir que la distinción de Vitoria era irreal, expresión de una hipocresía colectiva europea. Aunque bien intencionado, el misionero y el administrador honrado pueden ser destructores insidiosos de la cultura de pueblos sojuzgados y agentes inconscientes de la codicia de los conquistadores. Este hecho no dejó de ser percibido por algunos de los primitivos autores españoles; es mencionado frecuentemente por el gran misionero y antropólogo Sahagún y en algunas relaciones oficiales de la América española. Hoy día es un lugar común, y la rápida introducción del derecho europeo, las costumbres europeas y

los instrumentos técnicos entre gente no acostumbrada a ellos puede traer resultados desastrosos. Estos temores son aún otra expresión de un sentido de responsabilidad imperial, de un deseo consciente de europeos precavidos para amortiguar, puesto que ellos no lo pueden evitar, el impacto de una cultura sobre otra, y para brindar lo mejor, y no lo peor de la civilización europea al resto del mundo. La distinción de Vitoria era una distinción real. Ninguna nación emprende el trabajo y sostiene el gasto de la expansión colonial sin esperanza de beneficio; pero en toda la historia de la expansión europea siempre ha habido pugna entre un imperialismo interesado sólo en los beneficios y un imperialismo que acepta también deberes. El sentimiento del deber, de la responsabilidad, fue relativamente débil en el siglo XVIII, más débil que había sido en el XVI, y más débil que en la actualidad; pero nunca faltó por completo. Fue el producto de una continua tradición misionera que se remonta hasta el siglo XIII.

Indice analítico

Acadia,
Adén,
Agulhas, Cabo,
Akbar,
Albuquerque, Alfonso de,
Alejandro VI, papa,
Alfonso V, rey de Portugal,
Algarve,
Almagro, Diego de,
Álvarez Cabral, Pedro,
Amboina,
Andros, sir Edmund,
Antilla,
Antillas,
aparejo de cruz,
aparejo de popa a proa,
aparejo latino,
árabes,
Arcángel,
Archdale, John,
Arguim,
armas,
asiento,
astrolabio,
astronomía,
Atahualpa,

Ataide, Luis de,
audiencias,
Aurangzeb,
Azores,
aztecas,
azúcar,
Azurara, Gómez Eannes,
Babur,
baghlas,
Bahía,
Balcázar,
ballestilla,
Banda, islas,
Bantam,
Barbada,
Barents, William,
Batavia,
Bengala,
bizantino, Imperio,
Bojador, Cabo,
Bombay,
Branco, Cabo,
brújula,
bucaneros,
budismo,
Buena Esperanza, Cabo,
bulas: *Ea quæ* (1506); *Inter cætera* (1493); *Præcelsæ Devotionis* (1514),

buque anual,
cabildos,
Cabo Bretón, isla,
Cabot, Juan,
Cabot, Sebastián,
Cabo Verde, islas,
Cadamosto, Alvise da,
Cádiz,
café,
Calcuta,
Calicut,
Canadá,
Canarias,
Cantino, Alberto,
Cantón,
Cao, Diego,
carabelas,
Carlos I, rey de Inglaterra,
Carolina,
Carpini,
Cartier, Jacques,
castillos,
Ceilán,
Ceuta,
clavo,
Code Noir,
Coen, Jan Pieterzoon,
Colbert, Jean-Baptiste,

Coligny,
Colón, Cristóbal,
«colonias de carta»,
colonias de la corona,
colonias de propiedad,
comercio de esclavos,
Compañía de la Bahía de Hudson,
Compañía de la Bahía de Massachusetts,
Compañía de la Guayana,
Compañía de la Guinea Francesa,
Compañía de las Indias Orientales,
Compañía del Mar del Sur,
Compañía de Providencia,
Compañía Holandesa de las Antillas,
Compañía Holandesa de las Indias Orientales,
Compañía Inglesa del Amazonas,
Compañía Inglesa de las Indias Orientales,
Compañía Moscovita,
Congo,
Connecticut,
Consejo de Comercio y Colonias,
Consejo de Indias,
consejos ejecutivos,
consulado,
Contrarreforma,
convoyes,
corredera,
corregidores,

corriente del Golfo,
Corte-Real, Gaspar y Miguel,
Cortés, Hernán,
Covilham, Pedro de,
criados escriturados,
Cromwell, Oliver,
Cross, Cabo,
Cruzadas,
cuadrante,
Cuba,
Curazao,
Champlain, Samuel de,
Chancellor, Richard,
Charnock, Job,
Child, sir Josiah,
Chile,
d'Ailly, Pierre, cardenal,
Davis, John,
declinación, tablas de,
destierro perpetuo, pena,
Diamper, sínodo de,
Díaz, Bartolomé,
Díaz de Solís, Juan,
Diu,
Drake, sir Francis,
Ehinger,
Elcano, Sebastián,
Elmina,

encomienda,
engagés,
Enrique de Portugal, príncipe,
Eratóstenes,
esclavos,
Española,
especias,
Felipe II,
Filipinas,
Fitch, Ralph,
fluyt,
Frobisher, Martin,
galeras,
Gama, Vasco de,
Gambia,
Georgia,
Gilbert, sir Humphrey,
Goa,
Golconda,
Guadalupe,
Guayana,
Guerra española de Sucesión,
Guillermo III, rey de Inglaterra,
Guajarat,
Guzmán, Nuño de,
Hardwicke, lord canciller,
Hartogzoon,
Hawkins, sir John,

Heyn, Piet,
Honduras,
Houtman, Cornelis de,
Hudson, bahía de,
Hudson, estrecho de,
Hudson, Henry,
Hudson, río,
Humayun,
Ibn Majid,
Imago Mundi,
incas,
inclinación de los costados del navío,
intendentes,
Islam,
Jacobo I, rey de Inglaterra,
Jacobo II, rey de Inglaterra,
Jamaica,
Janszoon, Willem,
jesuitas,
Juan II, rey de Portugal,
Kanua, batalla de,
Krishna Raya,
La Salle, René-Robert,
Las Casas, fray Bartolomé de,
latitud,
Le Clerc, François,
León X, papa,
Ley de aduanas coloniales,

Ley de mercado fijo,
Leyes de navegación,
Leyes Nuevas (1542),
Linschoten, Jan Huyghanvan,
longitud,
Luisburgo,
Luisiana,
Macasar,
Madeira,
madera,
Madras,
Magallanes, Fernando de,
Majapahit,
Malabar,
Malaca,
Marathas,
Martinica,
Massachusetts,
Masulipatam,
Mataram,
Mauro, Fra,
mayas,
Mendoza, Antonio de,
Menéndez de Avilés, Pedro,
mestizos,
México,
misiones,
Misisipi,

mita,
mogol, Imperio,
Molucas,
Morgan, Henry,
Monssel, bahía,
Morton, Thomas,
Mozambique,
nao,
navegación,
nestorianos,
Nueva Amsterdam (Nueva York),
Nueva Escocia,
Nueva Haven,
Nueva Holanda,
Nueva Inglaterra,
Nueva Orleans,
Nueva Plymouth,
Nueva Zelanda,
Núñez de Balboa, Vasco,
«Oreja de Jenkins, guerra de la»,
Ormuz,
Panipat, batalla de,
Patagonia,
Pensilvania,
Perú,
pesquerías,
piratas,
Pizarro, Francisco,

Pizarro, Gonzalo,
plata,
Polo, Marco,
Pondichéry,
portolani,
Propaganda,
Pulicat,
Quebec,
Raleigh, sir Walter,
Real Casa de Contratación,
Real Compañía de África,
regentes,
repartimiento,
residentes, ministros,
Rhode Island,
Ribault, Jean,
Ribero, Diego,
Richelieu,
Roe, sir Thomas,
Rusia,
Sahagún, fray Bernardino de,
San Cristóbal,
Sandys, sir Edwin,
San Francisco Javier,
San Juan de Ulúa, batalla de,
Santo Domingo,
señoríos,
Sepúlveda, Juan Ginés de,

Sevilla,
Sierra Leona,
Sivaji,
Smith, John,
Sociedad para la Propaganda del Evangelio,
Socotora,
Sonda, estrecho de la,
Speelman, Cornelio,
Sund, pago de derechos en el,
Surat,
Surinam,
Swally Roads,
tabaco,
Talikot, batalla de,
Tasman, Abel,
Tasmania,
Ternate,
Terra Australis Incognita,
Terranova,
Tíbet,
Tidore,
Timur,
Toledo, Francisco de,
Tolomeo,
Tranquebar,
Tratado de Alcaçovas (1479),
Tratado de Câteau-Cambrésis (1595),
Tratado de Londres (1604),

Tratado de Madrid (1670),
Tratado de Redención (1649),
Tratado de Ryswick (1697),
Tratado de St. Germain-en-Leye (1632),
Tratado de Tordesillas (1494),
Tratado de Utrecht (1713),
Tratado de Zaragoza (1529),
Trinidad,
troneras,
turcos,
Van Diemen, A.,
Vasco de Gama. Véase Gama, Vasco de
Vaugham, William,
Venecia,
Veracruz,
Vespucio, Américo,
Vijayanagar,
Virginia,
virreyes,
Vitoria, Francisco de,
Willoughby, sir Hugh,
Zacuto, Abraham.

Notas

[1] Los buques. <<

Índice

Europa y la expansión del mundo 3
Introducción. Los límites de la cristiandad en 1415 5
I. Los instrumentos de los exploradores 12
1. Cartas 12
2. Barcos 12
3. Armas 12
II. Los cristianos y las especias 33
1. Los cruzados y el mar 33
2. El Cabo de las Tormentas 33
3. El comercio de especias 33
4. Las Indias portuguesas 33
III. El nuevo mundo 53
1. Las islas afortunadas 53
2. El descubrimiento 53
3. La interpretación del descubrimiento 53
4. El reparto del mundo 53
IV. El imperio de la plata 75
1. La Conquista española 75
2. La teoría del Imperio 75
3. Soldados, misioneros y letrados 75
4. El comercio atlántico y las flotas de la plata 75
V. Pescadores, exploradores y tratantes de esclavos 96

1. Las pesquerías del Atlántico 96
2. La busca de un paso por el norte 96
3. Los intrusos en América 96
4. Los corsarios 96
VI. La lucha por el comercio oriental 114
1. El oriente musulmán 114
2. El ocaso del poder portugués 114
3. Las compañías 114
4. Las Indias orientales holandesas 114
VII. Las colonias inglesas 134
1. La teoría de la colonización 134
2. Las compañías colonizadoras 134
3 Los puritanos 134
VIII. Los imperios rivales en América 155
1. Los franceses en el Canadá 155
2. Las rivalidades en las Antillas 155
3. Los portugueses en el Brasil 155
4. Los holandeses en alta mar 155
IX. El viejo sistema colonial 175
1. Las colonias en 1660 175
2. Las leyes de comercio 175
3. Nueva York y Nueva Inglaterra 175
4. Luisiana y la bahía de Hudson 175
X. El comercio y el dominio del Oriente 196
1. La exploración y la expansión en el Lejano Oriente 196
2. El gobierno holandés de las Indias 196

3. Las potencias rivales en la India 196
XI. La esclavitud y la guerra por el comercio 220
1. La esclavitud en la América española 220
2. La esclavitud en las islas del azúcar 220
3. Los asientos 220
4. La sucesión española 220
Epílogo. Los límites de la cristiandad en 1715 240
Índice analítico 252
Notas 264